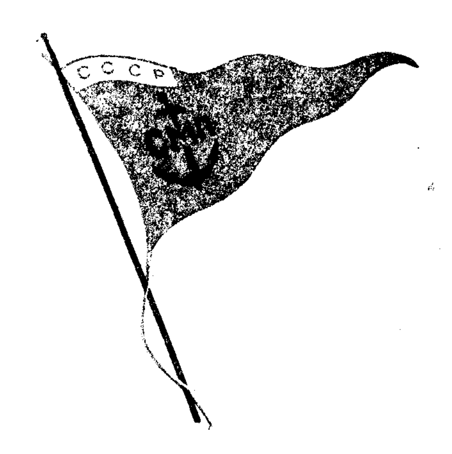
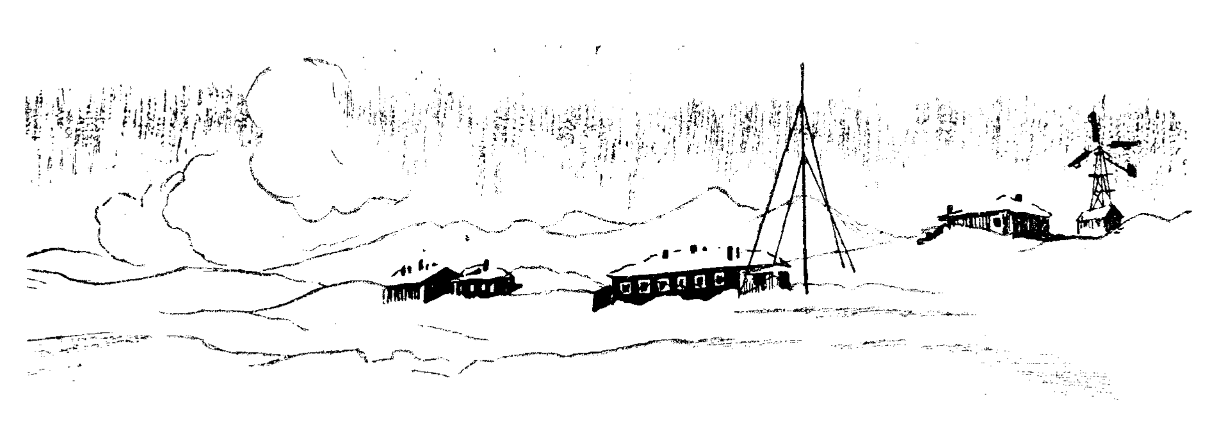
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●

Л. БЕЛАХОВ

Начальник Политуправления Главсевморпути

ЧЕТКО, ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ОРГАНИЗОВАННО ПРОВЕДЕМ НАВИГАЦИЮ 1939 г.

Проблему освоения Севера, освоения Северного морского пути наша партия, наша страна поставили и успешно разрешают в числе многих других вопросов социалистического строительства.

Во всей этой большой работе и борьбе ярко сказалась замечательная черта советского строя: умение сочетать постановку и выдвижение новых смелых вопросов с организацией людей на выполнение этих важнейших государственных заданий. Вся история освоения Северного морского пути лишний раз показывает замечательную способность нашей партии поднимать людей на решение труднейших задач и добиваться их выполнения.

Партия и товарищ Сталин дали нам великую идею и план освоения Северного морского пути, дали огромные материальные средства для того, чтобы решить эту грандиозную историческую задачу.

Сколочена значительная армия полярников — людей, готовых выполнить любое задание родины. Эта армия — детище партии и товарища Сталина. Создана новая многочисленная полярная интеллигенция: моряки, радисты, метеорологи, научные работники самых разнообразных специальностей. Имя полярника стало в нашей стране гордым и почетным именем.

Наша партия и страна подняли к жизни северные народы, улучшили их культурное и хозяйственное обслуживание. Эти достижения позволили освободить Главсевморпуть от руководства рядом отраслей хозяйства на материке. Наличие на местах крепких партийных, советских и хозяйственных организаций позволили эти отрасли хозяйства изъять из ведения Главсевморпути и передать другим общесоюзным организациям.

Отмечать без зазнайства, без преувеличений достижения в работе организаций Севморпути нужно. Нужно это делать для того, чтобы в объективной и справедливой оценке сделанного наши товарищи видели перспективу дальнейшей своей работы, черпали уверенность в том, что наша работа дальше будет итти еще лучше.

Отдавая себе отчет в том, что сделано хорошего, мы должны прямо и честно вскрывать недостатки, имевшиеся и имеющиеся сейчас в работе Главсевморпути. Это нужно не для сенсации, не для смакования всяких анекдотических фактов отдельными любителями, а для пользы дела, для того, чтобы эти ошибки впредь нами не повторялись и работали бы мы лучше.

тали бы мы лучше.

Мы должны особенно настойчиво культивировать в наших рядах практику, при которой суровая проверка всей работы, вскрытие недочетов и самокритика были бы повседневным стилем нашей деятельности.

Имея громадную поддержку и помощь нашего пролетарского государства, прежнее руководство Главсевморпути не сумело добиться правильного и эффективного использования тех огромных капиталовложений, которые сделало наше государство за эти годы.

До сих пор недостаточно изучена трасса. Было крайне запущено дело нашей гидрографии, дело организации ледовой службы. Очень плохо обобщался опыт, накопленный за эти годы полярными моряками.

Как это ни странно, но у нас нет ни одного связного документа, в котором бы обобщался опыт и ошибки навигации предыдущих лет. Новые моряки, имеющие морские знания, но не знакомые с арктическими особенностями, не имеют возможности изучить обобщенные материалы, которые могли бы их научить тактике плавания по Северному морскому пути.

Наша задача состоит в том, чтобы наверстать серьезные упущения в гидрографии, в организации ледовой службы и ледовой разведки. Надо решительно повернуть нашу гидрографию и всю нашу арктическую науку лицом к конкретным задачам мореплавания по Северному морскому пути.

В своем решении Совнарком Союза потребовал от нас полного изучения трассы Северного морского пути. Это надо сделать к концу третьей пятилетки, чтобы достигнуть такой же безопасности плавания по Северному морскому пути, как на самых старых и изученных бассейнах нашей страны. Это дело реальное!

Надо добиться того, чтобы продукция гидрографов быстрее доходила до судоводителей, до капитанов. В результате плохой информации совсем недавно у нас сел на банку один из ледоколов. Это случай, недопустимый для нашей практики.

Гидрографы обязаны в ближайшее же время изучить ряд запасных проходов, в частности проливы Шокальского и Санникова. Мы не можем ориентироваться только на проторенные и излюбленные дорожки, к которым может быть и привыкли некоторые наши товарищи. Мы должны иметь резервы для свободного маневрирования на трассе Северного морского пути.

Полярные станции тоже должны более активно помогать судоводителям, оперативно обслуживать флот, не откладывая своих наблюдений в долгий ящик. *Полярные станции по-деловому должны повернуться лицом к морю, чтобы во время навигации обслуживать корабли не только систематической радиосвязью и метеосводками, но и ледовыми прогнозами и обзорами.* Надо, чтобы работники полярных станций не ждали запросов, а сами искали потребителя, искали капитанов, проявляли свою инициативу в условиях навигации, помогали успеху навигации.

Уже в этом году по-настоящему должно быть организовано дело долгосрочных и краткосрочных ледовых прогнозов. У нас ведь есть еще люди, которые втихомолку думают, что дело это нестоящее. Это

глубоко неверно. В ходе навигации 1938 г. на острове Диксон гидролог Б. Иванов инициативно организовал обслуживание судоводителей краткосрочными ледовыми прогнозами и обзорами.

Однако не только гидрографические суда или экспедиции Арктического института обязаны заниматься изучением трассы. Это дело и летчика и капитана. У нас на севере должен складываться особый тип работников-исследователей, работников, умеющих обобщать свой опыт так, чтобы он был полезен другим.

Так, например, наша ледовая разведка наряду с выполнением оперативных заданий, наряду с освещением отдельных участков трассы для судоводителей должна и в западном и в восточном секторах заняться стандартными полетами, позволяющими накопить систематический материал для обобщения, для оценки ледовитости морей.

Надо по-научному обобщить опыт прошлых навигаций. Это обобщение, конечно, не должно заключаться в раздаче одним комплиментов, а другим упреков. Надо дать тактический разбор всех морских операций, разбор работы капитанов, ледовых разведчиков, научных работников, дававших прогнозы. Вот такое серьезное деловое обобщение и положительных и отрицательных явлений навигаций 1937—1938 гг. даст многое для воспитания и вооружения наших кадров, для успеха следующих навигаций.

Практику делового разбора всех наших операций вообще следует ввести в систему. Мы часто говорим, что Севморпуть — младший брат Красного военно-морского флота. Надо нам и работать так, как работают военные моряки — без потерь опыта, настойчиво совершенствуясь, обучаясь и на своих достижениях и на своих ошибках.

Главсевморпуть запоздал, не сумел своевременно перейти от периода экспедиционного плавания по Северному морскому пути к нормальной коммерческой его эксплоатации.

Больше того, в течение долгого времени в Главсевморпути культивировалась ложная экспедиционная «героика». Нередко можно встретить полярников, которые в течение ряда лет работают на ответственных участках, на полярных станциях, на ледоколах, но считают, что они делают второсортное дело, раз не участвуют в экспедициях. Памятна история одной такой экспедиции на Яну, возглавлявшейся Гольштейном. Оказывается еще и в 1938 г. в Главсевморпути могли формироваться такого рода пустые организации, которые стоили государству сотни тысяч рублей и были по существу чистой авантюрой.

В нашей системе плохо боролись против, может быть, официально не выраженной, но по существу имевшейся «теории» о добродетели зимовок кораблей. Мы имеем очень тяжелый урок 1937 г., который достаточно полно показал, к чему приводит этакая терпимость к самой возможности вынужденных зимовок. У нас есть капитаны, которые, если можно так выразиться, специализировались на зимовках. Конечно, такая психология не характерна для наших капитанов и мореплавателей, но во всяком случае она имела известное хождение.

В навигацию 1939 г. мы держим серьезный, ответственный экзамен перед страной, перед партией, перед товарищем Сталиным.

Предстоящая навигация 1939 г. должна по-деловому

осуществить переход от экспедиционных плаваний со всеми их недостатками и пороками к началу коммерческой эксплоатации Северного морского пути. Это главная и центральная задача всего коллектива Севморпути в 1939 году.

Морские операции 1939 г. проводятся после двух необычных навигаций 1937 г. и 1938 г., которые дали нам и отрицательный и положительный опыт. Нам памятны ошибки и уроки навигации 1937 г. Следующий — 1938 год — значительно улучшил положение. Из этого опыта следует черпать знания для успешного выполнения заданий 1939 г.

Предстоящая навигация отличается от всех прошлых и своим характером и своим объемом. В ней будет участвовать несколько десятков кораблей, будут осуществлены большие грузовые и пассажирские перевозки. Качественно наступающая навигация отличается от прошлогодней тем, что она не будет уже навигацией спасательной, как в прошлом году, когда перед нами стояла задача прежде всего спасти и вывести замороженный флот. Ни в какой степени нельзя принижать заслуги товарищей и коллективов, хорошо поработавших в прошлом году. В частности велика заслуга моряков «Ермака». Но и их работа носила, если можно так выразиться, спасательный характер, ибо иначе нельзя назвать вывод из льдов зазимовавших кораблей. К навигации этого года зимующих кораблей не осталось, за исключением одного лишь ледокола «Георгий Седов», который успешно выполняет поставленные перед ним научные задачи по изучению центрального бассейна Северного Ледовитого океана.

Осуществление нормальной, надежной коммерческой эксплоатации Северного морского пути требует прежде всего, точного выполнения графика, утвержденного руководством Главсевморпути. Этот график морских операций 1939 г. не есть ориентировка, не есть прицел, не есть наметка, как некоторые товарищи склонны его рассматривать. Это жизненный график, который надо выполнять, за который надо драться. Наши командиры должны помнить, что график есть приказ, на выполнение которого надо отдать все свои силы.

Успех выполнения графика зависит от нашей работы, работы всех коллективов и командиров. Обычно планы плавания по Северному морскому пути срывались из-за того, что корабли с опозданием выходили из портов, срывались сроки разгрузки. Не природа срывала наши планы, а мы сами их ломали. Сейчас требование соблюдения графика должно выполняться без всяких ссылок на природу и ее коварство. Надо решительно развенчать ориентировку на какие бы то ни было зимовки судов. Даже подсознательно такая мысль не должна возникать у наших работников. Если в период, когда Северный морской путь только начинал осваиваться, такие настроения еще можно было кое-как объяснить, то теперь ставка на зимовку является явно антигосударственным, преступным делом.

Решительнейшим образом следует искоренить аварийность и большую и малую. У нас еще очень много всякого рода поломок, к которым привыкли, с которыми мирятся. Некоторые наши судоводители считают, что главное состоит в том, чтобы любой ценой вернуться домой. Надо, чтобы наш флот возвращался в порты выхода в полной сохранности. Надо, чтобы на наших кораблях люди непримиримо

римо относились к авариям. Коллективы моряков должны обеспечить полную сохранность кораблей, тем более, что в этом году в плавании участвуют новые ледоколы, детища нашего пролетарского государства.

Не следует принижать значения морской стратегии и тактики в условиях плавания среди льдов по северным морям. Конечно, работа наших моряков значительно сложнее, чем работа в каких-либо южных морях. Уделяя много внимания морской тактике, капитаны и морские работники очень мало интересуются вопросами себестоимости тонно-километра, норм, экономии горючего и смазочного материала, сохранности корабля и груза. Эту недооценку вопросов рубля надо изжить и как можно скорее.

Нужно заглянуть поглубже в финансовую сторону операций. До сих пор мы еще дорого работаем. А перевозки наши можно проводить значительно дешевле. Для этого сами капитаны должны считать, какая у них выйдет себестоимость, с чем они придут к концу навигации, и считать с самого начала навигации, еще до выхода из порта.

Надо полностью сохранять доверенный нам груз, сохранять так, как делает это железнодорожный и другие виды транспорта. Почему-то еще широко распространено неправильное, антигосударственное представление, что в Арктике позволено ломать ящики, корежить грузы.

В этом году должны быть выполнены все хозяйственные показатели, по-настоящему внедрен хозяйственный расчет.

Себестоимость тонно-мили перевозок у нас еще велика. Главсевморпути много еще надо поработать, чтобы удешевить перевозки. Страна вправе требовать от нас не только выполнения плана перевозок, но и снижения их себестоимости.

Бывшее руководство Главсевморпути упустило много времени для создания достаточного количества топливных баз. Навигация 1937 г. по существу упиралась в вопрос угля. Мы должны побыстрее исправить запущенность хозяйства Сангарских рудников, наладить подготовительные работы на рудниках Шпицбергена, разведку в бухте Угольной, ликвидировать отставание всех наших разведочно-поисковых работ. Создавать топливные базы мы должны по-настоящему!

Ошибкой прежнего руководства было и то, что оно допустило отставание работ по сооружению портов. Порты в Тикси, на Диксоне, в бухте Провидения никак не могут удовлетворить требования навигации.

До сих пор наша система не создала своей судоремонтной базы, наш флот фактически работал на износ. Строительство судоремонтного Мурманского завода стоило государству больших денег. По вине бывшего руководства Главсевморпути, стройка крайне затянулась и сооружение основных цехов только сейчас начинается.

Каковы наши основные ближайшие задачи?

Нам надо:

1) окончательно изучить трассу Северного морского пути;

2) обеспечить уже в 1939 г. надежное, нормальное, коммерческое плавание по трассе Севморпути;

3) создать топливную базу;

4) построить порты;

5) создать судоремонтную базу.

Какие рычаги нужно привести в движение, чтобы осуществить эти задачи?

Надо усилить внимание организационным вопросам, радикально улучшить дело проверки и подготовки кадров, идейно воспитывать эти кадры, по-настоящему организовать стахановское движение, осуществлять заботу о людях.

При обсуждении наших вопросов на заседаниях Совнаркома Вячеслав Михайлович Молотов неоднократно указывал на исключительно неудовлетворительное состояние организационных вопросов в Главсевморпути. Об этом говорят и решения Совнаркома СССР.

Наши главные управления, отраслевые управления и местные учреждения еще до сих пор не превратились в оперативные органы, которые бы четко, своевременно и быстро решали все вопросы. Эта оперативность складывается из умения правильно расставить людей, из знания их и проверки исполнения. Однако наши управления по сей день плохо еще знают многих своих работников на местах.

Повседневное руководство и оперативная проверка исполнения позволит нам искоренить остатки бюрократизма, в том числе и в наших центральных управлениях. А с этим у нас еще далеко от благополучия.

В свое время был обследован Иркутский Арктикснаб. Коллегия Главсевморпути долго обсуждала положение в этой организации, вынесла пространное, совершенно правильное решение. Обсуждалась в этом решении буквально каждая запятая. Выполнение было возложено на Арктикснаб. Что же обнаруживается? Приказ, составленный на основе этого решения, был подписан 15 февраля. Тов. Дорохов, бывший начальник Арктикснаба, получил приказ, положил его в ящик, запер на ключ. Вскоре он заболел. Недавно приказ был обнаружен и только тогда взялись за его реализацию. Порочна сама система работы, когда важнейший приказ руководства может лежать под сукном и в течение нескольких месяцев его никто не выполняет.

Осенью 1938 г. т. Папанин издал приказ о ремонте мурманской гостиницы Арктикснаба, чтобы там поселить следующих транзитом на Шпицберген горняков. Этот приказ не выполнен, денег на ремонт не запланировали. Горно-геологическое управление сообщило об этом в плановый отдел только 22 марта, когда капиталовложения были уже распределены и ничего нельзя было сделать.

28 декабря капитан ледокола «Каганович» отправил рапорт в Морское управление, что ему нужно определенное количество валюты в связи с заграничным плаванием. Рапорт был получен 2 января, передан в эксплоатационный отдел 10 января, в планово-финансовый сектор он попал только 14 января. В результате все сроки были пропущены и выдача валюты через Наркомфин не была оформлена.

Морское управление получило приказ от т. Папанина о подготовке материалов для составления акта передачи дел от старого руководства. Приказ получили 2 апреля. До 16 апреля об этом никому ничего не говорили, зато 16 апреля дали распоряжение представить материалы 17-го в пять часов вечера.

Мы должны наш аппарат вооружить нетерпимостью к таким безобразиям. Бюрократизм, волокиту, безответственное отношение к работе надо выжигать каленым железом.

Для успеха навигации, для успеха нашего общего дела надо поднять роль и значение морского управления, морских контор, пароходств и командного состава, по-настоящему превратить наши конторы в производственно-технические штабы, а командиров — в большевистских работников — единоначальников.

К сожалению, в нашей среде еще сохранились элементы махаевского, хулиганского отношения к интеллигенции, к ряду работников центрального аппарата.

На морском совещании нам пришлось поправить одного товарища, который выступая с трибуны, бросил фразу: «Чиновники из мурманского пароходства», адресуя это ко всему коллективу. Совещание осудило такое огульное охаивание.

Во всей предыдущей работе Главсевморпути были допущены серьезные ошибки в деле выращивания кадров. На это четко указал в своих постановлениях Совет народных комиссаров. При наличии тысяч честных, прекрасных людей наша система на протяжении многих лет засорялась людьми случайными. И в то же время в Главсевморпути не умели как следует видеть и выдвигать скромных и ценных людей. Либо переоценивали работников, либо их не замечали. Очень часто выдвигались работники, которые подвертывались под руку начальству. Сами кадры по-настоящему не выращивались. Это особенно чувствуется на морском транспорте.

В нашей системе была небольшая группа людей, которая привыкла жить за счет старых заслуг, за счет хорошо в прошлом совершенных дел. Эти товарищи рассматривали свои заслуги как право с этого получать своеобразную «ренту».

Такая порочная система портила людей. Есть у нас один полярник, который зимовал на двух — трех станциях, неплохо поработал там, но которого захвалили. Он стал усиленно упражняться в саморекламе и возвеличении своих настоящих и мнимых успехов. В результате человек разложился, перестал работать. На нем сказалась порочность методов воспитания кадров, имевшихся в системе Главсевморпути. Здесь активно культивировалось представление о незаменимости ряда товарищей-капитанов, летчиков. Им все прощалось, а рост и выдвижение новых кадров задерживались.

Получилось, что узкий круг людей «монополизировал» важнейшие участки нашей работы: судовождение мощных ледоколов, ледовую разведку, дело ледовых прогнозов и т. д. Можно буквально по пальцам пересчитать специалистов по этим вопросам в Главном управлении Северного морского пути. Есть известная кастовость и в среде летчиков. В большинстве случаев наши летчики прекрасные люди, но есть среди них захваленные, которых буквально нельзя тронуть словом. Они не признают критики.

Нужно смелее выращивать новых людей и не делать ошибок, которые склонны делать иные наши товарищи, искусственно противопоставляющие старые и молодые кадры.

Мы имеем старые кадры, которые глубоко ценим, которым полностью доверяем.

У нас выросло не мало и молодых кадров. Капитан «Седова» т. Бадигин вышел из штурманов и сейчас прекрасно справляется со своими задачами. На ледоколе «Красин» из механиков выдвинулся т. Василенко, на ледоколе «Сталин» — т. Неупокоев. Есть еще много

замечательных людей. Но этого недостаточно. Выдвижение новых людей должно итти шире и организованней.

Старые кадры в сочетании с растущей молодежью дадут нам возможность добиться новых успехов в работе. Нужно только, чтобы наши кадры каждодневно росли в борьбе за выполнение заданий партии, чтобы у нас не было деляг. Наши командиры должны идейно и технически вооружаться.

Сейчас на всех наших кораблях введены дублеры капитанов из числа лучших штурманов. Такой же институт вторых пилотов вводится в авиации. Будет, конечно, неправильно, если наши командиры к этому нововведению отнесутся, как к «моде», которую нужно пережить. Дело чести капитанов в конце навигации рапортовать среди всех прочих достижений: «в результате моих трудов выросло столько-то людей, мой дублер приобрел такие-то знания».

Серьезного осуждения заслуживает вредная практика некоторых наших работников ориентироваться на личное влияние, на влияние отдельных, может быть, очень уважаемых и авторитетных начальников. Это противоречит партийной линии. Наши кадры должны воспитываться в духе исключительной преданности и верности нашей партии, Сталинскому ЦК партии, Совнаркому, товарищу Сталину. При этом условии наши кадры будут настоящими большевистскими кадрами.

Развертывание самокритики и укрепление единоначалия не противоречит, а наоборот предусматривает создание в каждом нашем коллективе дружной, товарищеской обстановки. Мы за принципиальную дружбу, за товарищеские большевистские отношения между всеми работниками, если эти отношения не перерастают в порочную практику панибратства и беспринципности.

Каждый руководитель должен уметь сплотить коллектив для выполнения очередных задач, обязан быть связан с ним, должен воспитывать у всех работников ответственность за успех общего дела. Нельзя терпеть такую практику, когда в решающие дни морских операций отдельные капитаны не находят нужным зайти к команде, проинформировать ее о принятых решениях, разъяснить существо заданий, которые выпали на долю корабля. Команда при этом работает вслепую, она не знает сущности задания. А ведь без команды, без коллектива капитану не справиться с делом.

На одном из совещаний в Политуправлении приводили любопытный пример, как вредит делу неосведомленность команды в решающие моменты операции. Так, например, в машину передан приказ «полный ход». Но полный ход может быть и экономическим (87-88 оборотов) и максимальным, форсированным (до 100 оборотов и даже больше). Механик и машинист должны знать, какое задание в данную минуту выполняет команда корабля, чтобы самостоятельно решить в зависимости от обстановки, какой «полный» дать. Если надо спешить, он будет работать на пределе, а если не надо — он будет беречь машину. Это возможно только при правильном отношении командира к коллективу, при заинтересованности командира в правильном, большевистском воспитании команды.

Капитаны и командиры обязаны правильно сочетать хозяйственную работу с политической. Какие должны быть взаимоотношения между командирами и помполитами? Кое-кто говорит так: плохой помполит, если он не подмял капитана. Другие говорят: плохой капитан, если он

не подмял помполита. Такие вульгарные представления были у ряда товарищей. Это неправильные, глубоко антипартийные представления о роли политического аппарата.

Цель и задачи общие у командира и у помполита. Они, сыны и воспитанники одной партии, борются за одно дело и должны работать дружно, чтобы дело двигалось вперед. Наши помполиты должны быть большевистскими командирами, душой коллектива, какими являются командиры Красной Армии. Наши капитаны должны быть настоящими большевиками, партийными и непартийными, такими же, какими являются командиры нашей Красной Армии. Нужно, чтобы их взаимоотношения строились на основе коллективной, совместной работы. Только такая коллективная работа может обеспечить крепкое единоначалие и высокий уровень партийно-политической работы.

Все наши усилия надо направить на то, чтобы на основе большевистской критики и требовательности друг к другу у нас крепла сплоченность и сработанность командного и политического состава.

Наше командование должно по-настоящему руководить коллективом, должно быть подлинным вожаком масс. А руководить коллективом — это дело сложное. Нужно иметь не только специальные знания, но и политическую подготовку. Мало иметь специальные знания, народ у нас вырос культурно и политически. Поэтому каждый командир может стать подлинным организатором масс, если он по-настоящему будет овладевать большевизмом.

Кадры нашего Северного морского пути преданы партии, товарищу Сталину и нашему общему делу. Но они будут работать еще более успешно, если закалятся идейно и политически.

Между тем далеко не все товарищи хорошо работают над поднятием своей идейной и политической вооруженности. Если наши кадры, как учит товарищ Сталин, по-настоящему будут идейно и политически вооружены, мы наверняка справимся с нашими задачами.

Если наши кадры будут идейно закалены, мы сумеем во-время разоблачить махинации врагов. Мы должны поднять революционную бдительность на такую ступень, чтобы превратить наши корабли в подлинно большевистские крепости. Если бы наши командиры были лучше вооружены могучим орудием нашей партии — теорией марксизма-ленинизма,— более своевременно были бы разоблачены действия вражеского охвостья в Главсевморпути.

Наша система была значительно засорена чуждыми и авантюристическими элементами. Только благодаря притуплению большевистской бдительности некоторых наших товарищей, эти элементы могли долгое время орудовать в организациях Главсевморпути.

Целый ряд чуждых людей долгое время засорял наш аппарат. Учтя уроки прошлого, при приеме новых людей мы не должны ослаблять бдительности. Надо помнить, что, очищая систему, мы обязаны исключить самую возможность повторного засорения ее, даже в единичном масштабе.

Нет сомнения, что в результате навигации этого года мы сумеем выдвинуть сотни новых людей.

Уже сейчас перед навигацией совершенно обоснованно выдвинута на руководящую работу большая группа товарищей. Это люди готовы к той работе, которая им поручена. На многих кораблях выросли старшие машинисты, готовые итти в механики, имеющие диплом. Выросли штурманы. В полярной авиации тоже есть кадры для выдви-

жения на работу вторыми пилотами на всех самолетах, идущих в ледовую разведку. Даже в гидрографии, где было особенно неблагополучно с выдвижением кадров, сейчас много молодых специалистов назначено начальниками гидрографических экспедиций и отрядов.

Это только первые шаги. Если этих людей мы окружим заботой, будем им помогать — они быстро будут расти.

Сейчас во всей стране и в наших коллективах широко развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской пятилетки. Учреждением переходящих Красных знамен Главсевморпути и значка «Почетного Полярника» создан исключительный подъем среди полярников. Значком «Почетного полярника» уже награждено 205 человек, похвальной грамотой — 49. Коллективу «Ермак» присуждено переходящее Красное Знамя Главсевморпути. Награждены похвальной грамотой Диксоновский и Анадырский радиоцентры.

Недавно были подведены итоги соцсоревнования в честь XVIII съезда ВКП(б). В ходе этого творческого соревнования поднялось большое количество людей, которые показали замечательные образцы трудового героизма и на промышленных предприятиях и на морском транспорте. Мы обязаны дальше еще более организованно руководить соцсоревнованием.

Надо покончить с таким положением, когда социалистическое соревнование идет в ряде мест самотеком. Наши командиры подчас плохо знают стахановцев и ударников и не помогают их повседневному росту.

Нам надо учиться у Наркомата топливной промышленности и Наркомата путей сообщения, которыми руководит Лазарь Моисеевич Каганович. Надо, чтобы и наши командиры и руководители поняли, что рост новых людей, новых стахановцев — это ключ к новым победам.

Командный состав должен обобщать опыт стахановцев и передавать лучший опыт без шаблона и трафарета. Побольше в этом деле нужно проявлять творческой инициативы, используя все формы популяризации людей и их опыта, используя печать, стенные газеты с тем, чтобы опыт обобщался.

В основу социалистического соревнования должны быть положены надежные, действительно высокие стахановские показатели. Ведь у нас показатели нередко берутся «условно», проще говоря, с потолка. Если мы говорим — выполнено на 120%, то это должно быть действительно настоящее перевыполнение норм и по количеству и по качеству.

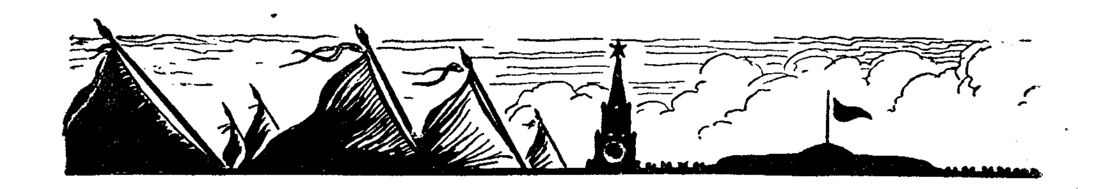
Политуправление приступило сейчас к выпуску специальной библиотечки небольших брошюр с обобщением опыта наших стахановцев, начиная от радиста и метеоролога до повара. Это будет первая попытка показа скромных маленьких людей, которые делают большое почетное дело.

В предстоящую навигацию 1939 г. мы должны положить начало коммерческому нормальному и надежному плаванию по Северному морскому пути, положить конец экспедиционному плаванию в плохом смысле слова, т. е. такому плаванию, при котором в сознании людей оправдывались серьезные провалы и ошибки. Страна много нам дала и вправе требовать от нас, чтобы советские корабли плавали по Северному морскому пути так же планомерно, как и по другим водным магистралям страны.

Мы были бы плохими руководителями, если бы не смотрели в будущее, в завтрашний день. Полярники прекрасно знают, что Северный морской путь не простая транспортная магистраль. Опасность войны против нашей страны вполне реальна, поэтому и об оборонном значении Севморпути нельзя забывать. Если правительство прикажет, мы поведем не единицы, а эскадры кораблей. Навигация этого года является в подлинном смысле маневрами советского флота на Северном морском пути. Проводя навигацию этого года, мы получим большевистскую тренировку для того времени, когда полярники и полярные моряки будут выполнять прямые задания по обороне нашей великой Родины.

Осенью мы должны рапортовать товарищу Сталину и товарищу Молотову: навигация проведена успешно, грузы доставлены, корабли пришли в полной сохранности в порты выхода, хозяйственные показатели выполнены, мы вырастили сотни новых командиров и полярных работников. Именно так мы будем рапортовать партии и правительству, если будем работать как настоящие большевики.





НАГРАЖДЕНИЕ ЗНАЧКОМ «ПОЧЕТНЫЙ ПОЛЯРНИК»

За стахановскую работу, высокую дисциплинированность и сплоченность всего коллектива ледокола «Ермак», что обеспечило выполнение ряда ответственных заданий Главсевморпути в навигацию 1938 г. (досрочный вывод из льдов 17 зимующих судов, успешная проводка караванов при полной сохранности машины и других механизмов ледокола), приказом по Главсевморпути за № 638 значком «Почетный Полярник» награждены следующие моряки ледокола «Ермак»:

1. **Сорокин М. Я.**— капитан
2. **Дьяков М. А.**— помполит
3. **Величкин Г. Н.**— старшина машинистов
4. **Бухарев Е. М.**— кочегар
5. **Еремин В. А.**— машинист 1-го класса
6. **Иванов К. В.**— старшина электриков
7. **Ерохов Г. В.**— кочегар 1-го класса.
8. **Сергеев Л. С.**— машинист 1-го класса.
9. **Поляков И. В.**— 3-й механик
10. **Малинин К. П.** — старший механик.
11. **Солонихин В. И.** — старшина кочегаров
12. **Сорокин А. Н.** — старшина машинистов
13. **Неупокоев В. К.** — матрос 1-го класса
14. **Швецов Е. В.** — кочегар 1-го класса
15. **Лялин И. Н.** — старшина машинистов.
16. **Романюк Н. Б.** — боцман
17. **Кабачков С. Е.** — старшина вахты кочегаров
18. **Стабровский П. И.** — машинный кладовщик
19. **Марков М. Г.**— дублер старпома
20. **Козлов П. И.**— кочегар 1-го класса
21. **Овчинников М. О.**— 4-й механик
22. **Константинов Е. Е.** — 2-й механик
23. **Лебедев И. С.**— кочегар 1-го класса
24. **Козлов А. Я.**— старшина машинистов
25. **Ионов Е. И.**— старшина машинистов
26. **Максимов В. М.**— старшина трюмных машинистов
27. **Кольцов А. И.**— кочегар 1-го класса
28. **Жидков Б. Н.**— радист
29. **Истомин В. Ф.**— старший рулевой
30. **Павлов Ф. П.**— старшина машинистов
31. **Гусаров Н. А.**— старший радист



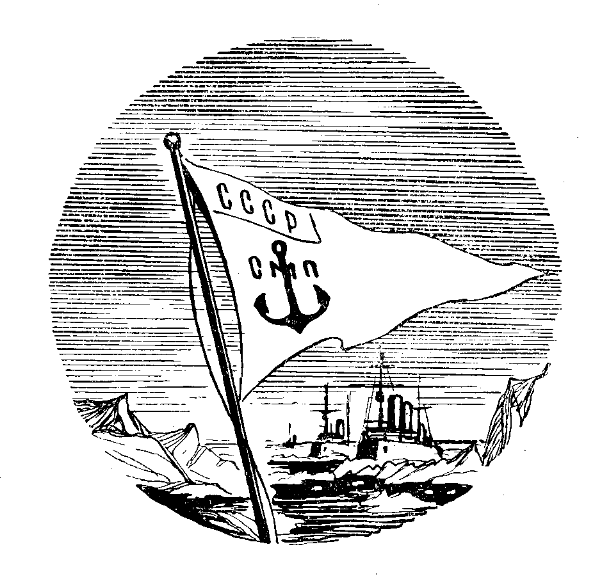
За отличное выполнение правительственного задания по вывозке на материк части экипажа дрейфующих караванов ледоколов «Ленин» и «Садко» приказом по Главсевморпути за № 639 значком «Почетный Полярник» награждены следующие товарищи летно-подъемного состава самолетов:

1. **Алексеев А. Д.**— Герой Советского Союза, командир отряда тяжелых самолетов, командир и 1-й пилот «Н—172»
2. **Абрамчук** — радист «Н—170»
3. **Агров Б. Н.**— 2-й пилот «Н—170»
4. **Асямов С. А.**— командир «Н—29»
5. **Басин** — диспетчер Тикси
6. **Вайсберг** — инженер отряда
7. **Волков** — 2-й механик «Н—172»
8. **Головин П. Г.** — Герой Советского Союза, командир и 1-й пилот «Н—170».
9. **Громов** — 2-й механик «Н—170»
10. **Жуков Н. М.**— флагштурман отряда тяжелых самолетов.

11. **Задков В. Н.** — командир отряда «Г—1» и 1-й пилот «Н—227»
12. **Ковалев** — радист «Н—171»
13. **Купчин Г. Е.**—командир «Н—177»
14. **Мажелис** —2-й механик «Н—171»
15. **Макаров** — 2-й механик «Н—172»
16. **Морозов К. И.**—штурман «Н—228»
17. **Маштаков**—ст. механик «Н—228».
18. **Морозов** — 2-й механик «Н—172»
19. **Николаев Е. Н.**-командир «Н-228».
20. **Низовцев** — флаградист «Н—172»
21. **Наумов** — 2-й механик «Н—172»
22. **Орлов Г. К.** — командир и 1-й пилот «Н—171»
23. **Падалко В. П.**—штурман «Н—227»
24. **Петров Л. В.**— штурман «Н—170»
25. **Писарев** — 2-й механик «Н—228»
26. **Пятин** — ст. механик «Н—227».
27. **Сугробов** — старший механик отряда тяжелых самолетов.
28. **Сурнин** — 2-й пилот «Н-177»
29. **Тягунин А. П.**— 2-й пилот «Н-172»
30. **Федоренко Е. О.**— 2-й пилот «Н—171»
31. **Фрутецкий** — ст. механик «Н-171»
32. **Чечин** — старший механик «Н—170».
33. **Шадрин** — старший механик «Н—177».
34. **Шекуров** — 2-й механик «Н—171»
35. **Штепенко А. П.** — штурман «Н—177»



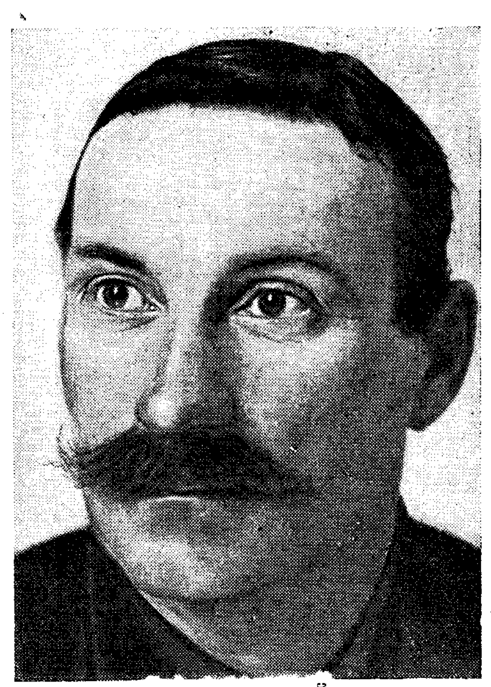
За отличное овладение техникой своего дела, за безаварийность в самолетовождении, за самоотверженную стахановскую работу в деле освоения Северного морского пути,— приказом по Главсевморпути за № 327 награжден значком «Почетный Полярник» старейший пилот 1 класса **Ян Степанович Липп.**



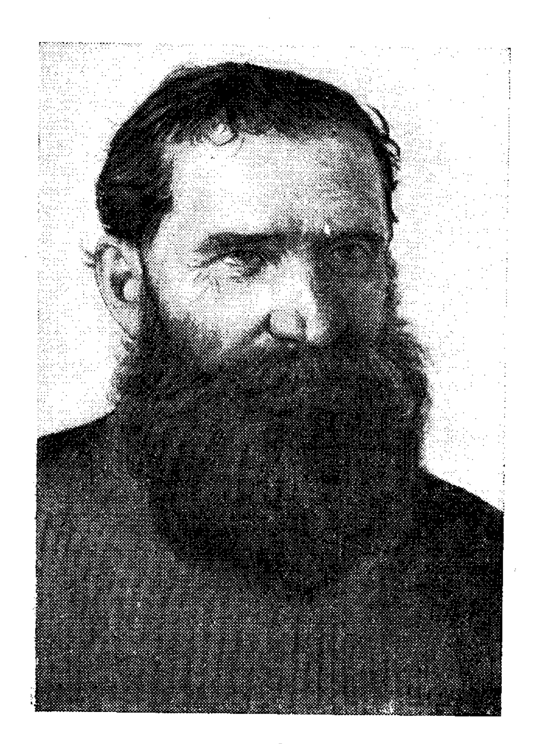
СТАХАНОВЦЫ МУРМАНСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА



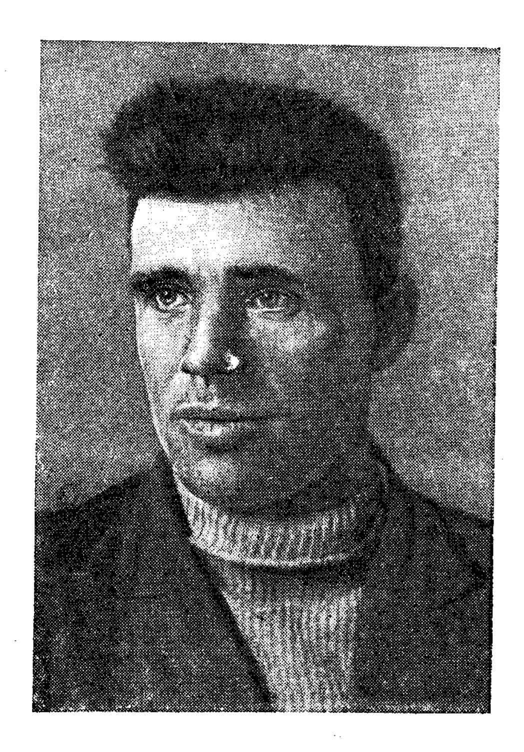
А. Е. ПАРХОМОВ.
Кузнец-стахановец, награжденный значком «Почетный Полярник»



К. Я. КОЗЛОВСКИЙ.
Мастер отдела технического контроля, награжденный значком «Почетный Полярник»



И. А. БОГАТЫХ.
Плотник-стахановец, награжденный значком «Почетный Полярник»



С. А. РАДИБАБА.
Токарь-стахановец, награжденный значком «Почетный Полярник»

М. ЧЕРНЕНКО

О ПЛАВАНИЯХ РУССКИХ В АРКТИКЕ И РАБОЛЕПСТВЕ ПЕРЕД ЗАПАДОМ

Когда Георгий Седов ушел по льду к полюсу, офицерский состав «Святого Фоки» затеял азартную игру: выставлялись отметки полярным исследователям. Амундсену, конечно, пять. Нансену тоже пять. Ну, а Седову?

Кушаков, оставшийся в бухте Тихой начальником экспедиции после ухода Седова на полюс, и его компания отлично знали Седова, его неутомимую энергию и упорство, знали, что Седов отправился в поход совершенно больным. Его поход был почти равносилен самоубийству. Только великая человеческая боль, боязнь крушения любимого дела, ненависть ко всему ползающему и прозябающему могла подтолкнуть отважного полярника на этот смелый шаг.

Однако элементарные человеческие чувства долга и уважения не смущали этих господ. Судьба Седова была им в высшей степени безразлична. Может быть как раз в эти минуты в драной палатке, на руках у матросов угасал их начальник и в последнем бреду все еще звал вперед и вперед? Может быть уже отказала собранная в кулак железная воля этого человека и ничто уже не в силах было предотвратить неизбежный конец? Об этом в кают-компании не говорили. Цинично и хладнокровно офицерский состав «Святого Фоки» вывел против имени Седова жирную единицу. Кушаков и его компания отдавали дань своему времени и господствующему классу. Они не доверяли Седову, который стремился, по их мнению, неизвестно зачем на полюс и решился оспаривать славу полярного исследователя у иностранцев, уже прославленных и более, на их взгляд, достойных.

Пренебрежение ко всему русскому воспитывалось в течение многих и многих десятилетий в так называемых «просвещенных» слоях общества, которые и говорили-то не по-русски, а на французско-нижегородском диалекте. Знаменательные подвиги русских моряков, простых русских людей оставались известными только архивным крысам. Но достаточно было какому-либо иностранцу хотя бы случайно заглянуть в Арктику и потом расписывать по этому случаю всякие истории, и его, этого иностранца, превозносили до небес, его ставили в пример.

Пожалуй трудно найти другую область русской культуры, в которой почин и подвиг русских людей так упорно и издевательски замалчивался, как в истории арктических исследований и открытий. В течение многих лет мозги людей засорялись восхвалением иноземных купцов

и их наемников, которых влекли на наш, ныне Советский, север либо хищнические стремления, либо поиски легкого прохода в далекие страны пряностей и золота. Эти скороспелые экспедиции обычно кончались крахом, участники их нередко погибали. А потом о них писались и переписывались книги, многолистные тома. И в то же время пылью забвения покрывались дневники и донесения подлинных героев Арктики, осваивавших северные просторы по-хозяйски, настойчиво и последовательно, не щадя живота своего, во имя исконных жизненных интересов великого русского народа.

В свое время, грязные мерзавцы из троцкистско-бухаринской банды подсовывали нам теорию «иванов, не помнящих родства». Они стремились опорочить героическое прошлое нашего народа, представить это прошлое в кривом, фашистском зеркале. Выродки и изменники, они упрекали наш великий народ в отсутствии патриотизма, в лености, в раболепстве и низкопоклонничестве и перед татарами, и перед поляками, и перед немцами. Свое раболепство они выдавали за раболепство народа. Эти вражеские, провокаторские басни развеяны.

Но почему-то еще и до сих пор, говоря об Арктике, об освоении северных морей и земель, некоторые авторы нашей советской полярной литературы стесняются громко, во весь голос сказать о приоритете русских людей. Многие из них попрежнему топчутся на старых позициях: раз иностранное, значит все хорошо, все здорово. Раз свое, тут все неясно, и данных нет, и сведения не проверены.

Складывалось представление, что первые иностранные экспедиции, приходя уже в XVI и XVII вв. на наш Север, попадали в пустые воды и на пустые земли, никому не принадлежащие, никем не опекаемые, что именно с этих иностранных экспедиций началось освоение северных морских путей и островов в нашем секторе Арктики. Факты говорят о явной неправильности таких утверждений.

Еще в XI и XII вв. в Заволочьи (бассейн рек Северная Двина, Вычегда и Печора) богатые и многолюдные племена, с незапамятных времен населявшие эти земли, были покорены новгородцами. Отважный исследователь Новой Земли Ф. Литке считал, что переселение новгородцев в Заволочье началось еще ранее, во времена прихода на Русь варяжских князей, когда «мятежные по характеру и по привычке» новгородцы «хотели иметь протекторов, а не властелинов», и поэтому уходили далеко на север, спасаясь от разбойничьих шаек варягов-выходцев из-за Балтийского моря.

Посланцы Великого Новгорода выходили к берегам ледовитых морей и несомненно перенимали опыт местных промышленников, создавая поколение отважных мореплавателей — поморов. Сопоставление немногочисленных свидетельств, дошедших до нас, позволяет утверждать, что уже тогда начались первые, хотя и робкие, походы русских людей по близлежащим студеным морям.

Новгородцы селились по северным землям, все дальше и дальше продвигаясь на восток.

Во всяком случае уже в начале XII в. в устье Двины на месте нынешнего Архангельска стоял монастырь Михаила Архангела, древнейший из русских монастырей[1].

Другому Никольско-Корельскому монастырю, поставленному в устье

[1] «Краткая история о городе Архангельском», сочинена архангелогородским гражданином Василием Крестининым. Издание Академии Наук 1792 года.

Северной Двины посадницей Великого Новгорода Марфой Борецкой, суждено было в 1553 г увидеть под своими стенами «диковенное» судно. Это был корабль «Эдуард Удалец» («Эдуард Буоневентура») Ричарда Ченслера, который, заблудившись в Белом море, вошел в Двину и вместо Китая открыл кратчайший торговый путь из Англии в Россию.

Собственно говоря, походом Ричарда Ченслера и начались поиски европейцами морского пути вдоль Северных берегов Евразии.

И далеко не пустынным увидели иностранцы наш ближний Север. К этому времени северные русские промышленники, беломорские поморы не только селились и промышляли на Новой Земле, на западном берегу Груманта (Шпицбергена), не только ходили по Белому, Карскому, Варяжскому (ныне Гренландскому) морям, но успешно били зверя по всему Финмаркену, Северной Норвегии и даже обучали мореходству и промыслам норвежцев. В конце XVI в. на Мурманском побережье занималось морским промыслом до 7420 русских лодок и 30 000 промышленников. В XVIII в. в водах, омывающих берег Шпицбергена, находилось до 270 поморских судов с командой примерно в 2.200 человек. По архипелагу было разбросано до 25 русских станов [2].

Русские были отличными моряками. Об этом свидетельствуют сами же иностранцы. Всего лишь через три года после похода Ченслера английская экспедиция Стефана Борро, снаряженная тем же купеческим обществом, добралась до Новой Земли. Путь Борро везде показывали русские кормщики и он удостоверил, что «русские были смелые и хорошие мореходцы, и у них были такие суда, которые шли скорее английских».

Собственно говоря, ни одна иностранная экспедиция, проникавшая еще в XVI—XVII вв. в наши воды, не обходилась без помощи беломорских кормщиков. Не будь этой помощи, вряд ли бы иностранцы ходили дальше Канина носа! Спутники Баренца были спасены русскими промышленниками; экспедиция Корнеля Босмана (1625 г.), одна из тех немногих, которые проникли в Карское море, была проведена через Югорский Шар русскими мореходами.

В 1601 г. на реке Таз, в двухстах верстах от устья реки Обь, был основан русскими город Мангазея. В течение каких-либо 20—25 лет поморы отлично освоили морской путь в эту «златокипящую государеву вотчину». Не одиночки, а десятки судов проходили под парусами Югорский Шар, затем входили в речку Мутную, поднимались вверх по ее течению и оттуда перебирались волоком до следующих речек, чтобы затем дойти и до Обской губы. Вместе с тем поморы неутомимо искали сквозной морской путь и в Мангазею, и дальше на восток. Остатки поселения одной такой поморской экспедиции обнаружены Геденштромом на Новосибирских островах [3].

Только строжайший запрет царя, испугавшегося, что вслед за поморами, в обход царских таможен, морскую дорогу в Сибирь узнают иностранные купцы, прервал свыше чем на 200 лет все работы по освоению морского пути вдоль северных берегов Евразии.

Иностранные экспедиции, пытавшиеся в это время искать северо-восточный проход в Индию и неизменно оканчивающиеся неудачей, по-

---

[2] А. А. Жилинский. Морские промыслы Белого моря и Ледовитого океана. Петроград, 1917 г., стр. 16—17.

[3] Путешествие Геденштрома по Ледовитому морю и островам оного, лежащим от устья Лены к востоку. Сибирский вестник. 1822 г. 17—19.

могли укрепиться неправильному и вредному представлению, что такой путь вообще невозможен.

Примерно так же дело обстояло и на востоке. Освоение великих сибирских рек, открытие Чукотки и Камчатки, выход к северным берегам Азии — все это вынесли на своих плечах отважные русские поселенцы — казаки, которые свою государеву службу видели не только в сборе «ясака», но в открытии новых путей и присоединении новых земель к государству Российскому.

Вот почему мы имеем полное право утверждать, что смелые беломорские поморы, сибирские казаки издавна и задолго до иностранных экспедиций открывали и селились на северных землях, исследовали северные моря. Они добирались туда на утлых кочах и шитиках, промышляли там зверя, основывали поселения, совершая попутно величайшие географические открытия, создавая правильное представление о северных морях.

Имена Старостина, 36 лет зимовавшего в Айсфиорде, кормщика Саввы Лошкина, первым обогнувшего Новую Землю, Афанасия Юшкова, искавшего драгоценное серебро на Новой Земле, Якова Чиракина, открывшего пролив Маточкин Шар, якутского казака Меркурия Вагина, обследовавшего Новосибирские острова,— это только единицы имен, дошедших до нас. Случайная находка в забытом архиве вернула Дежневу честь открытия пролива между Америкой и Азией, что в течение многих лет считалось труднейшей географической задачей. Возможно, что в архивах еще хранятся материалы о многих не менее славных плаваниях, которые по сей день остаются неизвестными.

В 1733—1743 гг., по замыслу Петра I, была осуществлена Великая Северная Экспедиция, которая явилась началом научного исследования Арктики. Эта экспедиция может быть поставлена в одном ряду с величайшими географическими предприятиями. В течение десяти лет сотни самоотверженных патриотов родины производили опись северных берегов Евразии от Белого моря до устья реки Колымы, бороздили Охотское море, ходили по Камчатке, исследовали Сибирь «до южнейших и восточнейших ее пределов». Во время Великой Северной Экспедиции были совершены плавания к загадочным в ту пору берегам Японии и Америки, окончательно установлено существование пролива, отделяющего Азию от Америки.

Замечательным прологом к этому грандиозному научному предприятию была камчатская экспедиция капитана русского флота Витуса Беринга с 1725 по 1730 год. Затерянный журнал этой экспедиции был впоследствии обнаружен в архиве Государственного Адмиралтейского департамента.

В предисловии к своей книге, написанной по материалам этого журнала, В. Берх писал: «Поелику экспедиция капитана Беринга, есть первое морское путешествие, Россиянами предпринятое, то все малейшие подробности оного должны быть приятны для любителей отечественных древностей. Ежели многие из них покажутся теперь странными, то тем не менее достойны уважения, ибо являют постепенный ход вещей от первого начала до нынешнего совершенства».

Однако, как это ни странно, подвигам Беринга, Челюскина, Прончищева, Минина, Овцына, Стерлегова, Малыгина, Харитона и Дмитрия Лаптевых, Чирикова и многих других русских полярных исследователей отказывают в уважении и признании некоторые наши современные авторы и издатели. Они не утруждают себя розыском материалов о

тех русских экспедициях и походах, которым принадлежит первое и почетнейшее место в истории Советской Арктики. Они не понимают того, что прямая обязанность советских историков Арктики — восстановить ту историческую правду, которая всячески извращалась и попиралась во имя раболепства и угодничества перед Западом.

Яркий пример этому дает вся деятельность издательства Главсевморпути. В течение уже ряда лет издательство предпринимает выпуск «Полярной библиотеки». Помимо полных собраний сочинений Нансена и Амундсена выпущены в свет книги Пири, Скотта, Норденшельда, Расмуссена, Пайера, де-Фера, Грили, Стефансона, Моусона, Берда, Шекльтона и ряда других.

Но напрасно среди этих книг искать замечательное «Четырехкратное путешествие в Ледовитый океан» Ф. Литке, дневники Пахтусова, Цивольки и других. Не переиздан труд Макарова «Ермак во льдах».

О Великой Северной Экспедиции переиздана в 1935 г. единственная и далеко не полная книга: «Открытие Камчатки и экспедиции Беринга» А. Берга. В этой книге, посвященной первым исследователям Камчатки, Берингова пролива и Аляски, только вскользь упоминаются все остальные работы Великой Северной Экспедиции.

Нет книг о русских исследователях Новой Земли — Розмыслове, Поспелове, Литке, Пахтусове, Цивольке, об исследователях Новосибирских островов — Дмитрии Лаптеве, Геденштроме, Анжу, Толле, Врангеле и др. Ко всем ним в одинаковой мере можно адресовать слова Ф. Литке, сказанные о первом исследователе Новой Земли: «Поход Розмыслова напоминает мореходцев 16-го века. Те же малые средства, та же непоколебимость и опасность, та же решительность в достижении целей...»

До сих пор не предпринята разработка огромного наследства великого русского ученого М. В. Ломоносова, который двести лет назад неутомимо боролся за признание «северного хода в Ост-Индию Сибирским океаном», снаряжал экспедицию для поисков северо-восточного прохода в Индию, писал для моряков «примерные инструкции к поисканию морского пути». Припоминая многовековый опыт смелых русских поморов, Михайло Ломоносов звал «на Север» и провидел, что северный морской путь разбудит спящие недра богатой Сибири и станет столбовой дорогой на восток, дорогой кратчайшей, хотя и нелегкой. Это он, великий наш ученый и поэт, писал:

Я вижу умными очами —
Колумб российский между льдами
Спешит и презирает рок.
Ни бури, мразом изощрены,
Ни волны, льдом отягощены,
Против него не могут стать.

Царизм, презиравший таланты, вышедшие из народа, сделал все, что бы предать забвению все то гениальное, что породил народ. До нашего времени Ломоносов, как ученый, почти не был известен стране. Но и по сей день он мало известен, как организатор и вдохновитель грандиозных, для своего времени, северных экспедиций.

Этот перечень можно во много раз умножить. Короче говоря, в «Полярной библиотеке» Издательства Главсевморпути, которая по своему замыслу должна познакомить советских полярников с классиками

арктической науки, нет ни одного произведения, рассказывающего о героической работе русских исследователей Арктики.

По существу, все это огромное наследие скрыто от советского читателя, остается ему неизвестным, тем более, что книги и журналы, в которых когда-то публиковались дневники и записки наших полярных исследователей, давно стали библиографической редкостью и доступны только одиночкам-любителям.

Такое пренебрежительное, преступное отношение к истории освоения Арктики сознательно насаждалось разоблаченными ныне врагами народа, пробравшимися в прошлом к руководству Политуправления Главсевморпути. К сожалению, и поныне мало что сделано, чтобы исправить последствия вредительства на этом участке.

Было бы, конечно, смешным отказываться от использования того большого опыта, который имеют иностранные исследователи Арктики и Антарктики. Их заслуги тем более велики, что они оставили подробные сообщения о плавании в Северных водах. Советские люди никогда не становились и не станут на позиции квасного ура-патриотизма. Но не менее опасен путь полной апологетики всего иностранного, полного всепрощения грехов, который избрали некоторые наши работники.

В 1935 г. в «Полярной библиотеке» вышла книга Э. Шекльтона «В сердце Антарктики». Книге предпослано предисловие профессора В. Визе и статья Милля. Советский читатель, прочтя эти статьи и книгу, запомнит Шекльтона как героическую личность, самоотверженного ученого. Но это, мягко выражаясь, не совсем точно. Нашим полярникам совсем не безынтересно было бы знать, что Шекльтон бывал на нашей территории... в качестве оккупанта и капиталистического дельца, грабившего наш Север в годы англо-французской интервенции 1919 года. По планам этого «исследователя» готовилась для интервенционной армии обувь, сани, упряжки. После захвата нашего Севера он возглавлял «английское» деловое общество», организовавшееся для колониального грабежа. По его указаниям были вывезены в Англию богатейшие коллекции нашей Мурманской научной станции. Когда сотрудники этой станции обратились к Шекльтону с протестом, этот «исследователь» нагло заявил:— «России нет на Кольском полуострове и больше там не будет»...

Обо всем этом проф. Визе умолчал в своем предисловии, ограничившись восхвалением деловых качеств Шекльтона и вводя тем самым в заблуждение советского читателя.

Весьма своеобразна оценка, которая дается первым иностранным и русским экспедициям в известной книге проф. Визе «Моря Советской Арктики». Говоря о первых иностранных экспедициях Виллоуби, Ченслера, Борро, Корнелия Ная, Баренца и других, автор старательно подчеркивает трудности, ими пережитые, незаурядную смелость и географическую ценность этих походов. Поскольку у читателя могут закрасться кое-какие сомнения, автор предупредительно разъясняет: «Необходимо перенестись за 300 лет назад. Ведь тогда природа и климат Арктики были совершенно неизвестны человеку, и именно эта неизвестность сильно влияла на психику, заставляя воспринимать и переживать полярную обстановку гораздо острее, чем это делает современный человек». Страдания просвещенных голландцев и англичан проф. Визе справедливо описывает, как высококультурный подвиг.

Но совсем иной тон — в отношении русских исследователей. «Побу-

дительной причиной этих походов, как и вообще всего «колонизационного» движения русских от Урала до берегов Тихого океана — пишет проф. Визе — была жажда легкой наживы в еще нетронутых краях, где «соболи добрые и зверья много». Служилые люди — казаки — шли на восток для сбора ясака, что обычно выливалось в открытый грабеж туземного населения не только в пользу «государевой казны», но и в личную пользу сборщиков податей».

Не собираясь оправдывать грабеж «государевых людей», мы не можем замалчивать прогрессивную роль и научную ценность этих походов.

Ведь и иностранные экспедиции решали географические — научные вопросы тоже только попутно, так как снаряжались они купцами и купеческими обществами с весьма определенной целью — открыть и захватить новые земли и новые рынки сырья и сбыта. Только прийти на наш Север они несколько запоздали: к этому времени Север уже был в руках русских людей.

Путь на Крайний Север и Дальний Восток, который англичане и голландцы искали только по морю, русские люди проходили не только по морю, но и по суше, по беспредельным просторам сибирских равнин и тундрам, по берегам могучих сибирских рек. К сожалению, культурная отсталость наших сибирских правителей привела к тому, что огромной научной и географической ценности материалы долго лежали под спудом. Разве это уменьшает историческую ценность открытий и исследований первых русских людей? Как-будто нет. Но почему же профессор Визе уделяет им в своей книге второстепенное место, сводит их до полуразбойничьих набегов?

Для нас ясно одно: русские люди (и новгородские ушкуйники, и казаки московских воевод) первыми среди европейцев пришли на Север, открыли его, приобщили к более высокой культуре русского народа.

Советский ученый обязан не только воздавать должное, но и правильно исторически оценить подвиги русских на Севере.

На XVIII историческом съезде ВКП(б) И. Д. Папанин в своей речи заявил:

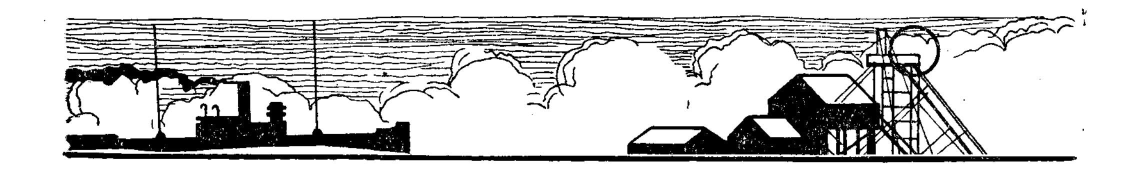
«Только нашему советскому народу, который ведет и вдохновляет партия Ленина — Сталина, удалось освоить Северный морской путь и завоевать Северный полюс. Мы безмерно гордимся тем, что на нашу долю выпала высокая честь подчинить человеку бескрайние просторы Севера. Освоение этих просторов русские люди издавна считали своей исторической миссией. Великому русскому народу никогда не были страшны суровые северные ледяные моря и земли.

Величайшие географические открытия задолго до всяких иностранных экспедиций совершали наши русские люди. Память о Дежневе, Челюскине, о братьях Лаптевых и других великих исследователях хранит наш народ. Только нашему народу, безмерно смелому и настойчивому, героическому и мудрому, народу, привыкшему преодолевать на своем историческом пути любые трудности, было под силу освоить северные моря...

Мы помним и ценим отвагу русских исследователей, наших предшественников на Севере, чьи жизни и труд не пропали даром...»

В этих немногих скупых словах — наказ советской арктической науке. Рассказать правдиво и полно о русских исследователях Арктики, «чьи жизни и труд не пропали даром» — это большая и почетная задача.

Во льдах Наблюдатель поднимается на вышку.



Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

С. ДЕМИДОВ

АРКТИЧЕСКОМУ ФЛОТУ — МЕСТНОЕ ТОПЛИВО

Восемнадцатый Съезд ВКП(б) в резолюции по докладу тов. Молотова о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР поставил перед Главным управлением Северного морского пути огромную хозяйственную и политическую задачу: «Превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Чтобы успешно разрешить эту ответственную задачу, необходимо наладить регулярное и бесперебойное снабжение морского флота высококачественным топливом во всех портах и промежуточных бункерных станциях по всей трассе Севморпути.

На необходимость создать угольные базы на трассе Северного морского пути было указано в специальном постановлении СНК СССР от 29 августа 1938 г. В кратчайший срок мы должны прекратить завоз углей для северного морского флота из внутренних бассейнов и перейти на угли из местных источников. Для этого в месторождениях, расположенных близко к трассе Севморпути, нужно довести добычу углей до таких размеров, чтобы полностью удовлетворить топливную потребность.

Кроме того угольные предприятия Главсевморпути обязаны снабдить местными углями развивающуюся промышленность в различных районах Крайнего Севера, коммунальное хозяйство в этих районах, морское и речное пароходство других организаций.

Товарищ Сталин еще в своем докладе на XVII съезде ВКП(б) говорил о том, что необходимо «Развернуть во-всю добычу местных углей во всех известных уже районах, организовать новые районы угледобычи»...

С тех пор прошло пять лет, однако снабжение топливом на трассе Северного морского пути организовано еще далеко неудовлетворительно.

До последнего времени весь Крайний Север и трасса Северного морского пути почти целиком снабжались углем из советских угольных рудников на острове Шпицберген. К началу третьей пятилетки эти рудники из-за неправильного ведения разведочных и подготовительных работ оказались в неудовлетворительном состоянии. Кроме того

рудники на острове Шпицберген находятся на территории, принадлежащей чужому, капиталистическому государству.

Все эти обстоятельства требуют от нас как можно скорее создать собственные мощные угольные рудники по трассе Северного морского пути. Эта задача имеет не только крупное народно-хозяйственное, но и политическое и оборонно-стратегическое значение.

Орудовавшие в Главсевморпути враги народа умышленно не разрабатывали открытые вблизи трассы Севморпути крупные угленосные районы и не создавали на Крайнем Севере мощных топливных баз.

Мы сейчас должны как можно скорее ликвидировать последствия вредительства и форсировать подготовку угольных баз на Крайнем Севере, чтобы быстрее удовлетворить потребности морского флота и промышленности в местном топливе.

Программой для наших работ должна служить резолюция XVIII съезда ВКП(б) по докладу т. Молотова. В этой резолюции сказано: «Развить добычу угля до уровня, обеспечивающего не только покрытие текущих потребностей страны, но и создание хозяйственных запасов и государственных резервов». И далее — «Создать новые базы добычи местных углей во всех районах страны, где имеются хотя бы небольшие месторождения»...

Угольные ресурсы Крайнего Севера слабо изучены. Отдельные месторождения недостаточно разведаны и подготовлены к эксплоатации. Поэтому мы вынуждены, в первую очередь, ориентироваться на те источники, промышленное значение которых уже установлено.

В системе Главсевморпути сейчас действуют четыре угольных рудника: в Сангархае, на реке Зырянке и два на Шпицбергене. Кроме того в соответствии с постановлением СНК СССР от 29 августа 1938 г. мы обязаны в 1939 г. приступить к строительству двух новых рудников: в Чукотско-Анадырском крае и в центральной части трассы, в районе «Нордвикстроя».

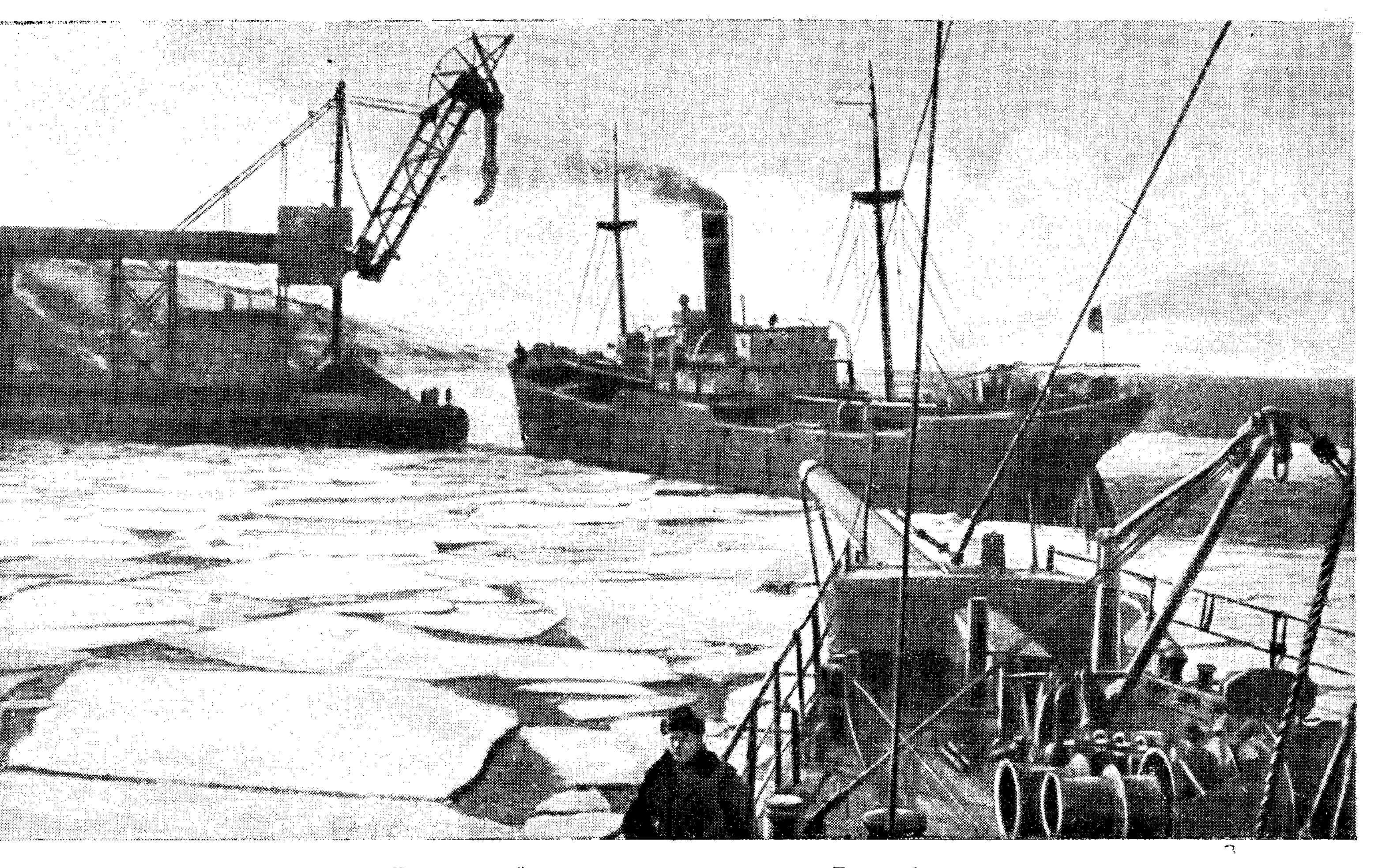
Оба советских рудника на Шпицбергене — Баренцбург и Грумант-Сити технически прекрасно оснащены.

Дальнейшее развитие добычи в этих рудниках сейчас лимитируется тем, что запасы угля там очень слабо разведаны. Для дальнейшей их эксплоатации необходимо детально и всесторонне обследовать сырьевую базу всех наших угленосных участков на острове Шпицберген.

Вредители, орудовавшие в системе Главсевморпути, умышленно тормозили геолого-разведочные работы на действующих рудниках и на других приобретенных Советским Союзом участках, интересных в промышленном отношении. Особенно это относится к участку «Гора Пирамида», приобретенному Советским Союзом еще в конце 1926 г.

По проведенным за эти годы геологическим исследованиям и поверхностным разведочным работам нельзя получить исчерпывающую оценку угольному месторождению «Гора Пирамида». Но эти данные бесспорно говорят о значительной площади распространения угленосной толщи (до 6—8 кв. км), о наличии двух угольных пластов, имеющих вполне рабочую мощность (до 1,5 *м* по верхнему пласту и до 6—6,5 *м* по нижнему) и, наконец, о высоком качестве углей (низкая зольность и высокая калорийность). Условия эксплоатации этого участка, а также строительные и транспортные возможности здесь не хуже, чем на действующих рудниках.

Третьим пятилетним планом намечено в 1939 г. организовать на этом участке горные выработки, разведать и частично подготовить запасы угля для того, чтобы в 1940 г. развернуть здесь добычу уже в промыш-



Погрузочный кран на угольном складе в Баренцбурге

ленном масштабе. Если эти пробные разработки дадут благоприятные результаты, то на участке «Гора Пирамида» будет создан мощный рудник.

Другие месторождения, которые сейчас осваиваются, в частности Воркутское (в Печорском районе), Норильское (на Енисее), Сангархайское (на Лене), Зырянское (на Колыме) и, наконец, месторождение в бухте Угольной в ближайшее время не могут заменить своей продукцией шпицбергенский уголь. Поэтому советские угольные рудники на Шпицбергене еще в течение нескольких лет будут служить одной из основных угольных баз в западном секторе Арктики. В третьем пятилетнем плане намечено довести добычу угля на этих рудниках до таких размеров, чтобы удовлетворить потребность в угле в радиусе их обслуживания.

Намечено также значительно расширить добычу угля на Сангархайском каменноугольном месторождении, которое снабжает углем порт Тикси. Производительность рудника здесь должна быть доведена в третьей пятилетке до 100—120 тыс. т. Разведанные запасы угля даже превышают намеченную производительность.

Планом намечено механизировать работу по добыче и технически оснастить Сангархайский рудник.

Действующий угольный рудник в бухте Кожевникова должен в первую очередь обслуживать местные потребности в топливе «Нордвикстроя».

Расширяя добычу угля на действующем руднике, нужно также развернуть работы по выявлению в этом районе нового месторождения высококачественных углей, которые удовлетворили бы требования морского флота. Такой рудник должен снабжать топливом как суда, которые будут заходить в район «Нордвикстроя» для вывоза соли, так и весь флот, который курсирует в центральном секторе трассы Северного морского пути. Этот рудник может быть создан или непосредственно в районе бухты Кожевникова или в бассейне р. Котуй.

Особое место в третьем пятилетнем плане отведено строительству угольного предприятия в восточном секторе Севморпути.

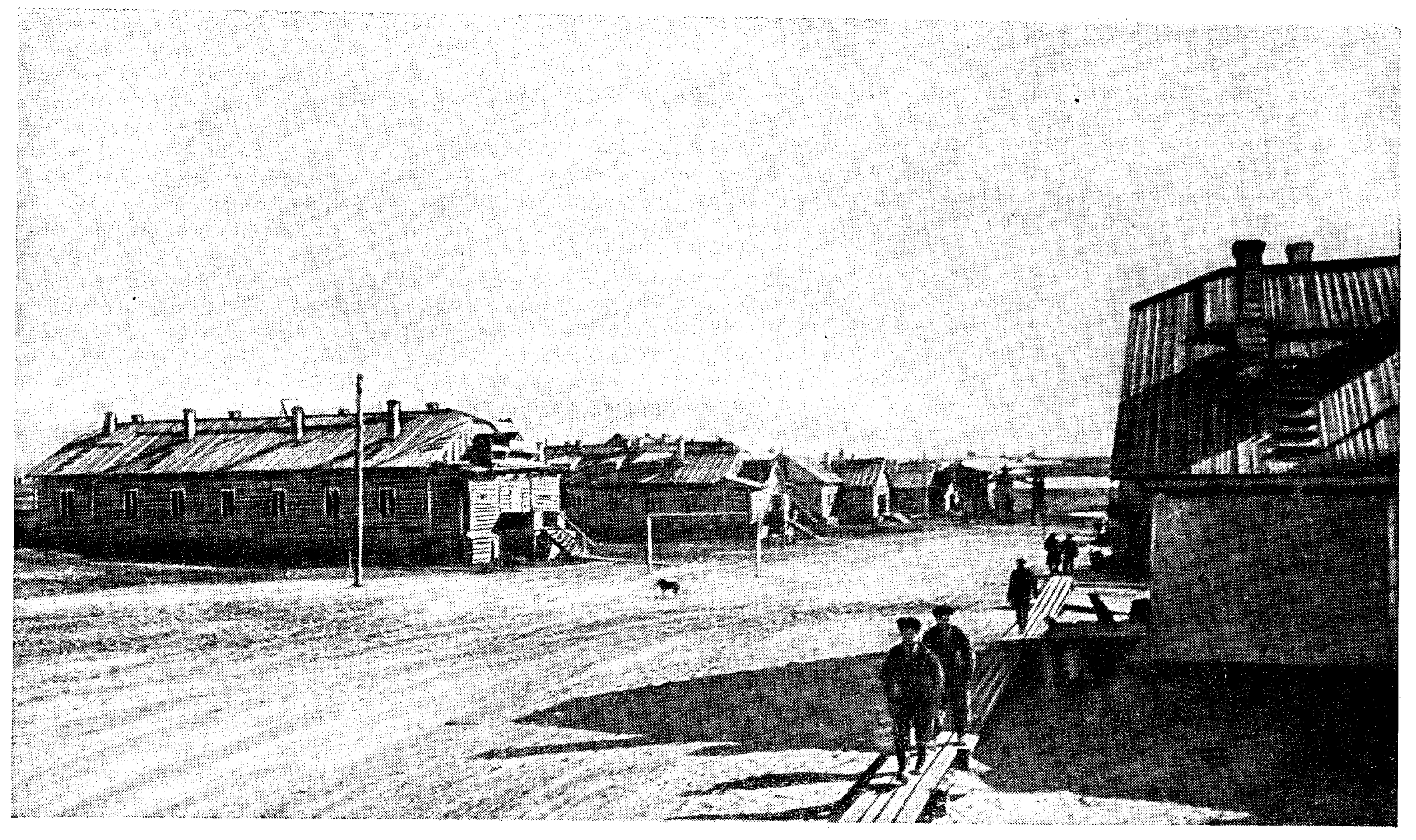
Враги народа всячески срывали подготовительные работы по эксплоатации угольных месторождений, замораживали наиболее перспективные участки и тормозили промышленное освоение наилучших угольных районов в восточном секторе нашей трассы.

Суда, идущие Северным морским путем в восточном секторе, получают уголь из местных источников только в бухте Тикси (из Сангархайского месторождения, расположенного в 1 328 км от Тикси) и, отчасти, в промежуточной бункерной станции — в бухте Амбарчик (из Зырянского месторождения, расположенного в 2 000 км от Амбарчика).

В наиболее трудной части трассы от бухты Тикси до бухты Угольной (3 500 км) или от бухты Амбарчик (2 062 км) нет не только действующих угольных рудников, но и даже подготовленных к промышленной эксплоатации месторождений. От бухты Угольной (где разведывается и подготавливается к освоению крупное угольное месторождение) до Сахалина, т. е. на протяжении 3 548 км, опять отсутствуют подготовленные угольные базы.

Так обстоит дело с углеснабжением в восточном секторе Северного морского пути.

От Берингова пролива до Сахалина кустарная добыча угля производится лишь в Анадырском лимане и в заливе Корфа. Эти угольные предприятия имеют узко местное значение. Здесь добывается в очень



Амдерма

ограниченных количествах низкокачественный уголь, непригодный для морского флота.

Создание надежных угольных баз на Дальнем Востоке и в восточном секторе Северного морского пути является актуальной задачей.

Из небольшого числа известных нам каменноугольных месторождений в восточном секторе Арктики разведанным можно считать только одно — в бухте Угольной.

Промышленное освоение этого месторождения затрудняют только неудобства, связанные с вывозом угля. Бухта Угольная совершенно открыта, в ней нет естественной защиты от ветров и волнений,— поэтому она малопригодна для стоянки судов и погрузочно-разгрузочных работ. Однако, портоизыскательская экспедиция Главсевморпути считает, что эти неблагоприятные условия не являются непреодолимым препятствием для разрешения транспортной проблемы.

Разведанные запасы и качество углей месторождения в бухте Угольной доказывают, что их можно отнести к числу промышленных месторождений высококачественного топлива. Добычу угля здесь можно развернуть в крупно-промышленных масштабах и на очень длительный срок. По качеству угли этого месторождения вполне пригодны для морского флота.

Третий пятилетний план предусматривает освоение этого угольного месторождения, строительство здесь рудника, необходимых сооружений, причальных устройств и подъездных путей.

Чтобы быстрее ликвидировать последствия вредительства и недостатки в прошлой деятельности геолого-разведочной службы,— максимум сил и средств надо сосредоточить в ближайшие годы на геолого-поисковых работах. В первую очередь они должны быть закончены на уже известных месторождениях и дать ясную картину их действительной промышленной ценности. Чтобы быстрее это осуществить — сокращены сроки изучения угольных месторождений и районов. Это поможет ликвидировать перерывы между отдельными стадиями работ. Непосредственно за поисковыми работами должна следовать детальная разведка и опробование месторождения. Попутно нужно добывать угли для пробного испытания их в топках морских пароходов. Это нам даст возможность в наиболее короткий срок не только выявить наиболее надежные в промышленном отношении месторождения, но и приступить к промышленному их освоению.

В течение 1939—1942 гг. мы должны разведать угольные месторождения, непосредственно прилегающие к трассе Северного морского пути, например, в районе Югорского полуострова, в Енисейско-Пясинском районе (для порта Диксон), в бассейнах рек Котуй и Оленек, в Чукотско-Анадырском крае.

Кроме того, поисково-разведочные работы нужно провести в районе тех портов, вокруг которых еще нет выявленных месторождений угля.

Строительство новых угольных рудников, а также реконструкция и расширение действующих предприятий потребует крупных капиталовложений.

Для сети угольных рудников, с суммарной проектной мощностью в 1 500 тыс. т, на все пятилетие потребуется капиталовложений в сумме 65 млн. руб. без поисково-разведочных работ).

Кроме угольных рудников, в системе Главсевморпути есть еще Амдерминский плавико-шпатовый (флюоритовый) рудник, который снабжает ценным сырьем алюминиевую промышленность, производство специальных сталей и заводы оборонного значения.

Дальнейшая эксплоатация этого крупнейшего в Советском Союзе плавико-шпатового месторождения может производиться только при том условии, если там будет сооружена обогатительная фабрика. Строительство такой фабрики запроектировано в третьем пятилетнем плане.

В третьем пятилетии должен быть построен соляной рудник в бухте Кожевникова («Нордвикстрой»). По предварительным данным, общая стоимость этого строительства составит 20 млн. руб.

В той же бухте Кожевникова «Нордвикстрой» начинает роторное и крелиусное бурение на нефть. Не предрешая заранее вопроса о размерах и методах эксплоатации нефтяных месторождений (которые выявятся в результате глубокого бурения), Главсевморпуть на третье пятилетие запланировал довести до конца начатые ранее разведочные работы.

Общая сумма капиталовложений по каменно-угольным рудникам, плавико-шпатовому комбинату, соляному руднику и промышленной нефтеразведке, входящим в систему Главсевморпути, на все пятилетие запроектирована в 120 млн. руб.

Выполнив в срок намеченный план, мы обеспечим топливом Северный морской путь и поможем промышленно освоить ряд новых районов северных окраин.

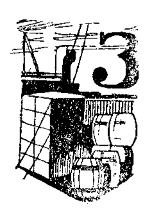
Горняки и разведчики минеральных богатств Советской Арктики приложат все усилия к тому, чтобы выполнить решения XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.



Бухта Тикси

А. МАРГОЛИН

ПУТИ ЗАВОЗА ГРУЗОВ НА КРАЙНИЙ СЕВЕР



а годы Сталинских пятилеток Страна Советов одержала огромные, исторического значения, успехи на всех участках хозяйственного и культурного строительства.

Крайний Север нашей родины также пережил большие хозяйственные сдвиги, революционизировавшие его многовековой экономический уклад. Одним из ярких показателей происшедших изменений в экономике края явилось судоходство по Северному морскому пути и рекам Крайнего Севера.

Основная хозяйственная задача полярников в третьем пятилетии, указанная в решениях XVIII съезда ВКП(б) — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком. Эта задача предъявляет ряд новых требований к работникам Главсевморпути, организующим морское и речное плавание в Арктике и на Крайнем Севере.

Чтобы обеспечить максимальный эффект в перевозках, необходимо прежде всего продумать и твердо установить: о т к у д а наиболее выгодно завозить в данный город, район, округ, край грузы, к а к организовать эту транспортировку, к а к о й флот нужен для нормальной и безаварийной работы, к а к у ю экономию дадут транспортники Главсевморпути государству при рационализации перевозок?

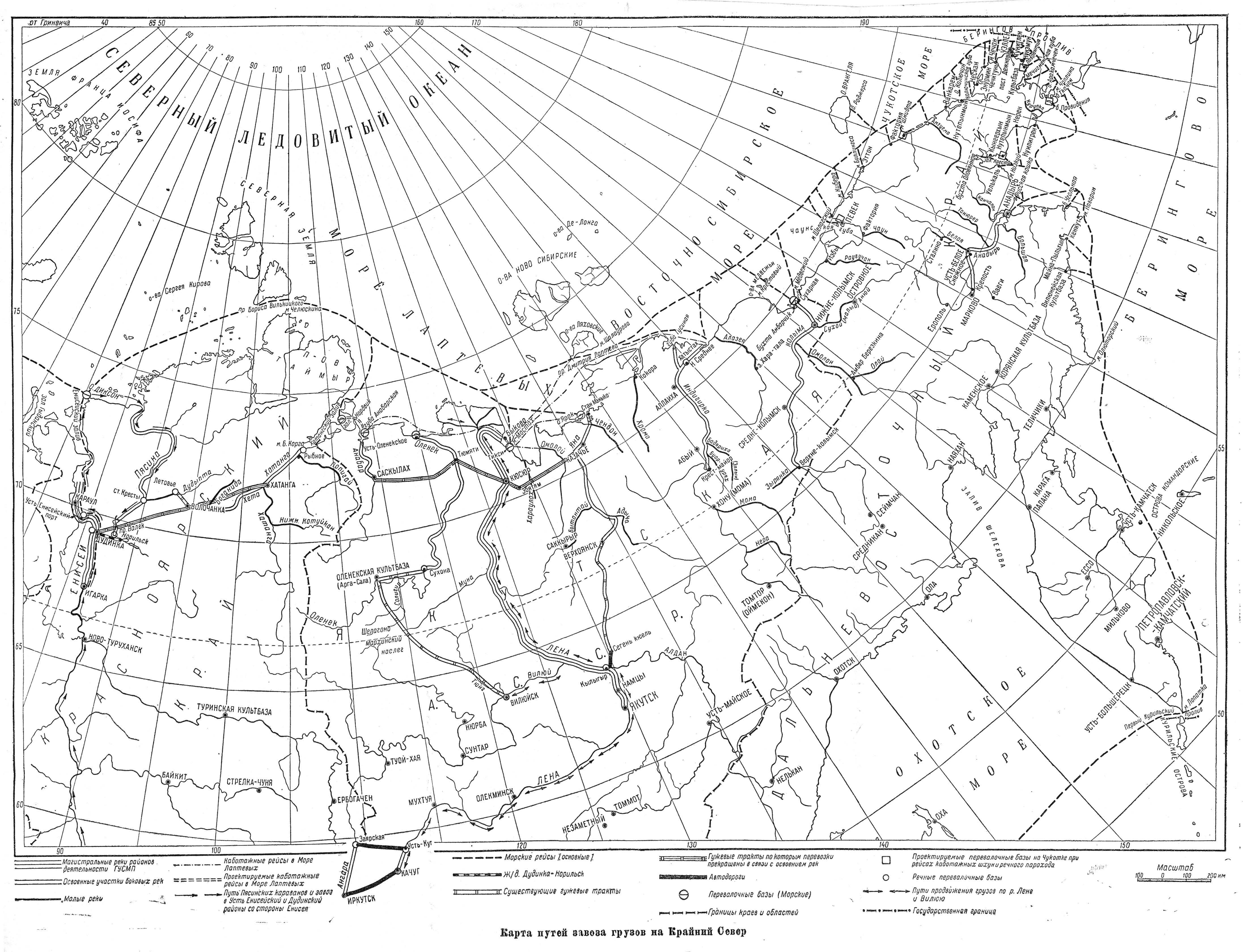
К сожалению, у нас еще до сих пор отсутствуют достаточно обоснованные знания по организации и экономике нашего грузооборота. Это вызывает ежегодные миллионные перерасходы, неправильную загрузку транспорта, отдельные срывы в снабжении. Пора, давно пора навести большевистский порядок на этом участке работы Главсевморпути!

* * *

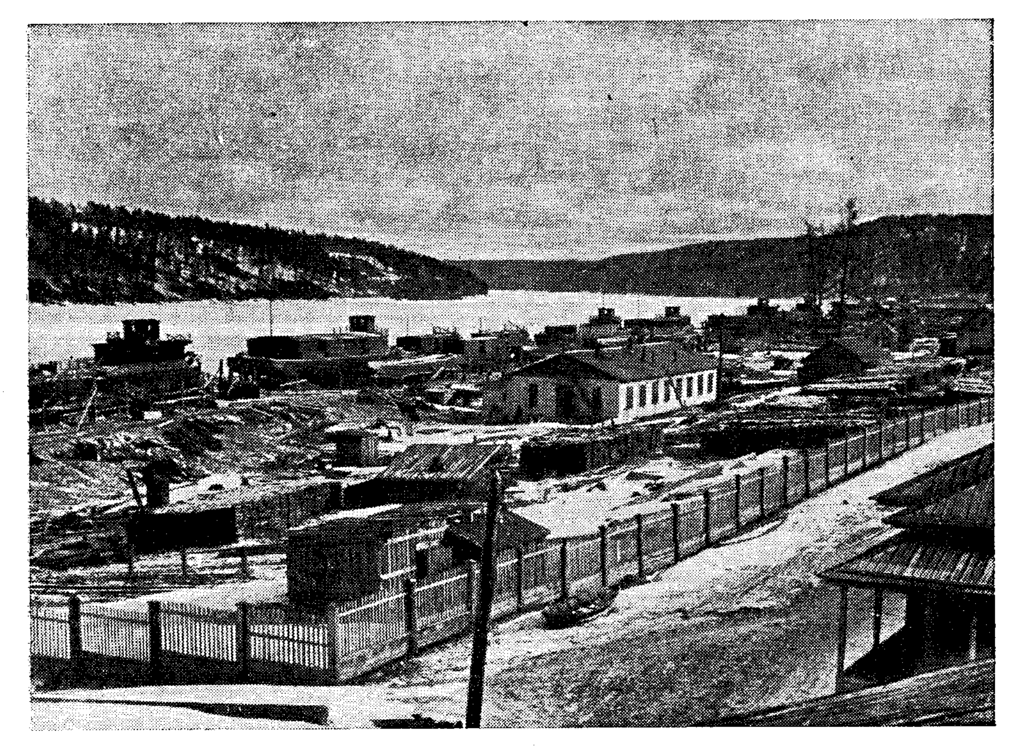
Реки, расположенные в районах современной деятельности Главсевморпути, по их физико-географическим особенностям и значению для экономики этих районов, можно условно разделить на три группы [1].

П е р в а я г р у п п а — водные магистрали Крайнего Севера, реки-гиганты, по своему протяжению занимающие место в десятке наиболее мощных мировых рек. Трасса Енисея (от порога до устья) по последним данным устанавливается в 4 127 *км* (девятая по величине река в мире), протяженность Лены — 5 014 (шестое место в мире). Магистральные реки несут свои воды в долготном направлении с юга на север, вливаясь в Северный Ледовитый океан мощными, разветвленными рукавами с обширной дельтой. Дельта Лены, например, образуется из 50 значительных проток. Экономическое значение Лены и Енисея определяется их прохождением через всю территорию рассматривае-

[1] Смотри по этому вопросу, так же и по другим вопросам, затронутым в статье, прилагаемую карту.



Карта путей завоза грузов на Крайний Север



Придивненская судоверфь на Енисее

мых нами районов, от железнодорожной магистрали до Северного морского пути и благоприятными навигационными свойствами на нижних плесах. На прилегающих к этим рекам долинах сосредоточена также значительная масса населения.

Вторая группа рек — так называемые «боковые» реки, текущие параллельно магистралям (почти все в меридиональном направлении) и обслуживающие перевозки нескольких северных районов каждая. Сюда относятся Пясина, Хатанга, Анабара, Оленек, Яна, Индигирка, Колыма. К этой же группе примыкает Анадырь. Эксплоатационные условия «боковых» рек значительно осложнены перекатами (Индигирка, Анадырь), доступностью для судоходства только на 1/2 или 2/3 своего протяжения и мелководностью морских баров.

Наконец, третья группа рек — «малые реки» Севера. Среди них — Омолой — глубоководная река в северной части Якутии, Хрома, Алазея, Чондон, Селях, Б. Бараниха (Раучуа), Амгуэма, Хета — продолжение Хатанги, Боганида — приток Хеты, Дудыпта — приток Пясины.

Из притоков «боковых» рек наиболее значительны: Адыча, Бытантай (притоки Яны), Уяндина, Мома, Нера, Селенях и ряд других притоков Индигирки, Большой и Малый Анюй, Омолон, Зырянка (притоки Колымы), реки, впадающие в Анадырь — Великая, Канчалан и др.

Для представления о мощности некоторых из этих «малых» рек достаточно указать, что длина только шести важнейших притоков Индигирки составляет 3230 *км*. Длина же самой Индигирки 1900 *км*.

Из всех рек Севера, находящихся в районе деятельности Главсевморпути, в дореволюционный период эксплоатировались только две — Енисей и Лена. Однако судоходство на этих реках развивалось крайне слабо. Например, густота грузового движения на Енисее была в 17 раз меньше, чем средняя густота по судоходной трассе рек России.

В годы после Великой Октябрьской революции, грузоперевозки по Енисею непрерывно росли, составив в 1933 году около 250% от уровня 1913 г. Перевозки в среднем и низовом плесе, совершаемые флотом Главсевморпути, с 1933 г. по 1937 г. увеличились в $3^1/_2$ раза.

Пароходное плавание по реке Лене начато в 1878 г., когда был переведен туда из Тромсе (Норвегия) Северным морским путем пароход «Лена» (140 HP). В течение 40 лет, прошедших после этого до Октябрьской Революции,— флот низовьев Лены пополнился только двумя судами — «Полярный» (ныне «Кальвиц») — 360 HP и «Витим» — 160 HP. С началом же регулярных рейсов по Северному морскому пути и организацией Главсевморпути низовой флот был сразу усилен рядом мощных судов: теплоход «Пятилетка» — 1 400 HP, пароход «Щетинкин» — 800 HP и ряд других.

Еще беднее дореволюционная история малокаботажных рейсов в восточной части Карского моря, в море Лаптевых, в Восточно-Сибирском и Чукотских морях.

Ряд плаваний был совершен здесь членами Великой северной экспедиции Беринга в 30-х годах XVIII в. (Прончищев, Лаптев, Челюскин). После неудачного плавания Шалаурова в 1762 г. малокаботажное плавание заглохло на полтора века, ограничиваясь отдельными экспедиционными рейсами («Фрам», «Вега», «Жаннета» и другие).

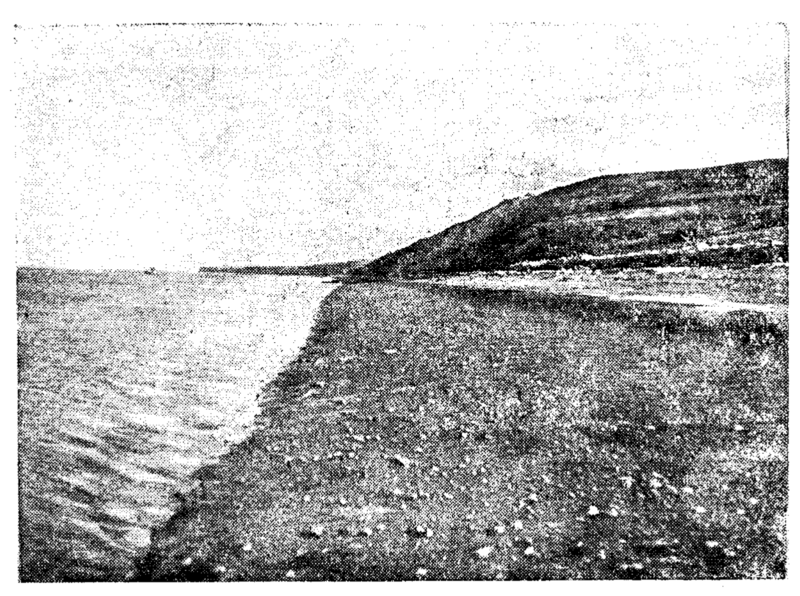
Начало каботажному плаванию в море Лаптевых в Советский период было положено рейсом шхуны «Полярная Звезда» из устья Колымы в бухту Тикси в 1926 г. В 1927 г. моторный бот «Пионер» совершает первое грузовое плавание в устье реки Индигирки, с продовольственными товарами. В 1931 г. речной пароход «Ленин», собранный на Лене, переводится Северным морским путем на восток в устье Колымы, в качестве основы будущего многочисленного Колымского флота. В 1932 г. организуется экспедиция на реку Яну небольшого теплохода «Эстафета» с железной баржей. «Эстафета» дошла до с. Казачье, но на обратном пути потерпела аварию. В 1933 г. в бухту Тикси прибыли из Якутска три каботажных шхуны, построенных в верховьях Лены: «Прончищев», «Лаптев» и «Челюскин», которые совершили ряд плаваний из бухты Тикси в устья рек Яны, Омолоя, Оленека, Анабары. В дальнейшем состав каботажного флота порта Тикси пополнился еще двумя шхунами — «Ленинградсовет» и «Смольный» и шхуной «Темп».

Переломным этапом в снабжении Крайнего Севера явился 1933 г. В навигацию этого года впервые по Северному морскому пути с Запада в Тикси было завезено 4,4 тыс. т. В том же 1933 г., впервые проводится так называемая «Пясинская операция», т. е. завоз грузов с о. Диксона речными пароходами по реке Пясине до Норильска, и по притоку реки Пясиной — Дудыпте до Авамского волока.

В дальнейшем завоз на р. Лену Северным морским путем и на Пясину давал ежегодный значительный прирост. Так, в 1934 г. в Тикси было доставлено 7,5 тыс. т различных грузов, а в 1935 г. уже 13 тыс. т. Объем перевозок по Пясине составил: в 1933 г. 1,5 тыс. т, в 1935 г. 10,5 тыс. т.

Однако, до начала транспортного освоения значительных боковых рек, снабжение районов Крайнего Севера и развивающейся промышленности еще не удовлетворяло все потребности. В цепи транспортных связей хозяйства Севера с промышленными районами Союза не хватало одного звена — речного транспорта.

В 1936 г. впервые пароходные гудки прервали тишину устьев Яны и Индигирки. На Яну прибыл колесный пароход «Сасыл-Сасы», на Индигирку буксир «О. Ю. Шмидт». Очевидцы прибытия пароходов передают беспримерную радость и энтузиазм населения, увидавшего в этом факте еще одно проявление Сталинской заботы о народах Крайнего Севера.



Устье реки Анабары

В 1937 г. такие же два буксирных парохода были проведены в устья рек Оленека и Анабары, а в 1938 г. пароход «Бабушкин» переведен в устье реки Хатанги.

С этого периода резко изменилась вся конфигурация грузопотоков, идущих в северные районы Красноярского края и Якутии.

Грузы, идущие в бухту Тикси до 1933 г. проходили следующий путь: Москва — Иркутск по железной дороге — 5 029 км, Иркутск — Качуг на грузовых автомашинах — 254 км, Качуг — Усть-Кут сплавом — 501 км, Усть-Кут — Якутск — 1960 км, также сплавом на карбазах или за буксирной тягой. Наконец, в Якутске ожидала новая перевалка с карбазов и буксировка до Тикси — 1671 км. Всего путь от Москвы до Тикси составлял 9 415 км.

В условиях использования Севморпути этот путь занимает только 5 825 км. При завозе через Иркутск приходилось организовывать в пути пять перевалок,— завоз через Мурманск позволяет сократить число их до двух. В условиях и при ценах 1938 г. завоз одной тонны грузов морским направлением в бухту Тикси, по себестоимости, обходился в $2^1/_2$ раза дешевле завоза речным направлением (по реке Лене), а сроки пробега сокращаются также почти в два раза.

* * *

Огромное значение в освоении районов Крайнего Севера имеет правильное направление грузов в эти районы, правильное планирование отправных пунктов завоза — межрайонных перевалочных баз, построенное на принципах народнохозяйственной эффективности.

Что нужно иметь в виду при критическом анализе существующих путей завоза?

Надо хорошо и полно использовать морской и речной тоннаж, максимально переключить перевозки с железной дороги на перевозки Северным морским путем, развить малое каботажное плавание вдоль побережья северных районов, обеспечить дальнейшее освоение «боковых» рек и развить транспортную работу на «малых реках», пересмотреть номенклатуру завозимых грузов и использовать все возможности производства дальнепривозных товаров на месте из местных ресурсов (например, производство на месте мебели, железных печей

и др. хозяйственных предметов). Актуальным является также вопрос, поставленный на страницах «Советской Арктики» о замене завозного жидкого топлива для двигателей местными видами топлива — о применении газогенераторных двигателей [2].

Главное управление севморпути вступило уже в седьмой год своего существования, но до сих пор основные управления Главсевморпути — грузоотправители не могут дать членораздельного ответа: — почему грузы в тот или иной район завозятся по избранному направлению? Вопросы транспортного районирования Крайнего Севера пожалуй наименее разработаны из всех экономических проблем, связанных с Северным морским путем. Бывшее руководство Торгового управления (Мазо) и руководитель Арктикснаба (Дорохов) весьма несерьезно подходили к разрешению вопросов завоза, не понимали, что, в конечном счете, речь идет о сбережении сотен тысяч и миллионов государственных средств.

Насколько до сих пор нерационально организованы перевозки в районы, обслуживаемые Главным управлением севморпути, свидетельствует анализ этих перевозок по округам и районам.

Перевозки в Таймырский национальный округ

Дудинский и Уст-Енисейский район Таймыра до сих пор снабжаются по реке Енисею из Красноярска. Расчеты, произведенные нами в бюро экономических исследований Главсевморпути, показывают, что из 71 продовольственных, промтоварных и технических грузов, 32 различных видов товара (сахар, кондитерские товары, мануфактура, обувь и т. д.) по существовавшим в начале 1939 г. тарифам значительно выгоднее завозить Северным морским путем из Архангельска до Дудинки или Усть-Порта с последующей развозкой речным и промысловым флотом по определенным пунктам. Правда, себестоимость завоза морским путем пока несколько выше по причине порожнего пробега судов, идущих за Енисейским лесом на Игарку. Если же использовать порожний тоннаж для перевозок морским путем в Игарку и Дудинку, себестоимость значительно снизится и очевидно решит окончательно вопрос в пользу морского направления завоза.

Несмотря на длительное обсуждение этого вопроса, завоз 1939 г. попрежнему продолжается через Красноярск. Попрежнему пароходы, идущие за лесом, будут недогружены, а железные дороги перевезут до 7 тыс. т грузов на излишнее расстояние 730 км (средняя разница в железнодорожном пробеге от мест отправления грузов до Архангельска и Красноярска).

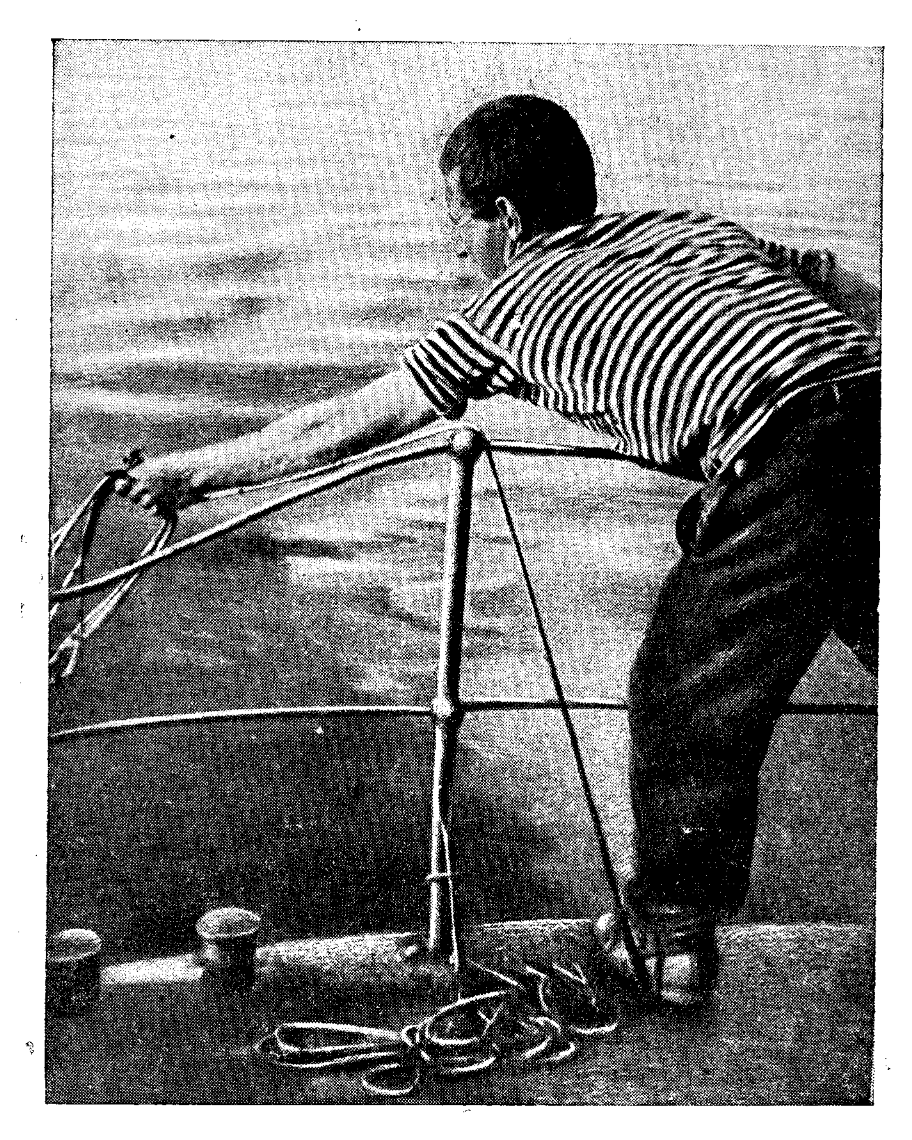
Начиная с 1940 г., необходимо переключить завоз большинства промтоварных и некоторых продтоварных грузов на Архангельск. Через Красноярск целесообразно будет завозить при всех условиях муку (поскольку Западно-Сибирский край производит зерно), мясо-молочные грузы и некоторые виды оборудования и материалов, получаемые с Уральских заводов.

До 1933 г. завоз в Авамский район проходил через Дудинку гужевым оленьим транспортом, на расстояние 525 км. Непосильные перевозки, недостаток оленьих кормов в районе гужевого тракта привели уже в 1932-33 гг. к недоснабжению Авамского района.

В 1933 г. впервые осуществляется завоз в этот район по так называемому Южно-Таймырскому пути. По реке Пясиной до реки Черной было доставлено 1 500 т грузов и мелкие плавсредства, положившие начало пясинскому флоту. В настоящее время судоходство по реке Пясиной производится до пристани

---

[2] См. «Советская Арктика», 1939 г., № 2, А. Никаноров «Значение газогенераторного транспорта в условиях Севера».



Лотовый промеряет реку Лену

Валек, в 12 км от норильского комбината. По реке Дудыпте, впадающей в Пясину, в районе с. Кресты организовано катерное сообщение до станка Летовье, на расстоянии 215 км. В 1936-1937 гг. часть грузов удалось доставить, используя небольшой волок в междуречьи Дудыпты и Хеты и систему небольших речушек, до Волочанки — центра Авамского района. В навигацию 1939 г. перед речниками Северо-Енисейского пароходства поставлена задача — пройти на пароходе «Летчик Бабушкин» по реке Хете — продолжению Хатанги, до с. Волочанки и тем самым переключить снабжение восточной части Авамского района на водный путь.

В текущем году должна быть организована перевозка грузов по выстроенной Норильстроем железной дороге Дудинка — Норильск — Валек. Отсюда грузы пойдут по реке Пясиной до устья Дудыпты и ниже, а по Дудыпте — описанным выше направлением.

Пути завоза в Авамский район за годы второй пятилетки коренным образом изменились. Вместо тяги на оленях за сотни километров,— район полу-

чил выход по внутренним водным путям к Карскому морю, морю Лаптевых и Енисею.

По подсчетам, наиболее рентабельным для Авамского района, в смысле себестоимости перевозок, является направление Дудинка — Норильск (для западной части района), и наиболее неэкономичными так называемые «пясинские операции».

Хатангский район Таймыра, до организации регулярных рейсов по Северному морскому пути, находился в наиболее трудных транспортных условиях. Центр района — с. Хатангское отстоит от Дудинки на 1 000 км, а наиболее отдаленная фактория — Попигай на 1 500 км. До 1938 г. это расстояние приходилось преодолевать гужевым обозам (хотя с 1933 г. пробег нарт сократился почти вдвое в связи с организацией плавания по Пясине и Дудыпте). В 1938 г. Хатангский район впервые был обеспечен товарами морского завоза через Хатангский залив. С лета 1939 г. буксир «Летчик Бабушкин» будет доставлять грузы непосредственно до Хатанги.

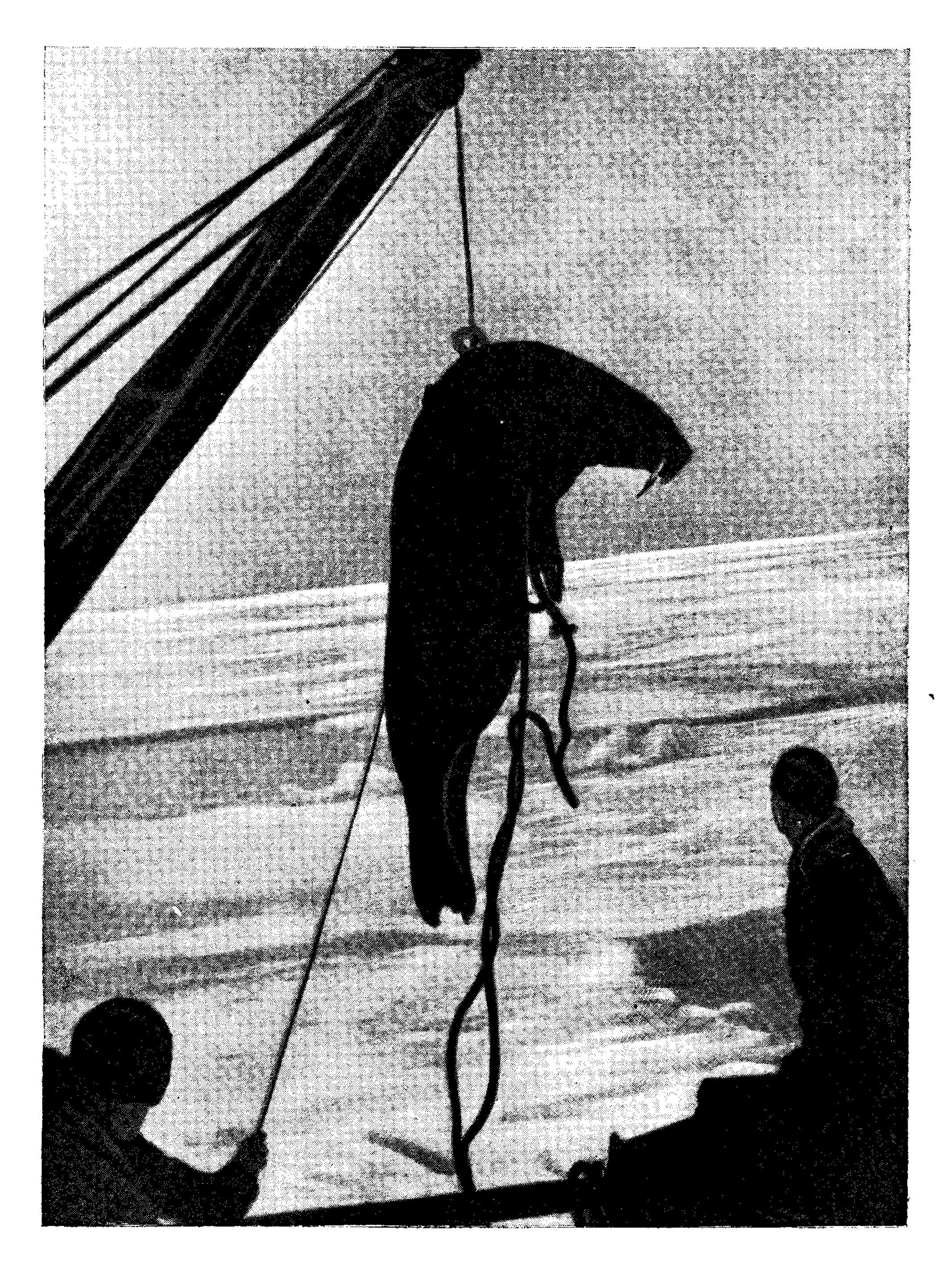
Сравнительная выгода завоза в Хатангский район Северным морским путем очевидна. При стоимости одного тонно-километра гужевых перевозок по Таймыру — 2 руб. 30 коп. (утверждено Окрисполкомом на 1939 г.), доставка одной тонны груза из Дудинки в Хатангу обходится 2 300 руб., а из Крестов в Хатангу 1 610 руб. С учетом стоимости доставки грузов из Красноярска до Дудинки (293 рубля), общие расходы на одну тонну франко Хатанга из Красноярска составят 2 593 рубля. Доставка же морским и речным путем из Архангельска в первый год организации речного пароходства обойдется не более 1 200 руб., а по мере развития судоходства будет стоить значительно дешевле.

Перед транспортными организациями Таймыра стоят в третьей пятилетке большие задачи. Надо освоить основные реки Таймыра — Енисей, Пясину, Хатангу и улучшить эксплоатационные показатели. Необходимо организовать регулярное плавание по всему южно-таймырскому пути (Валек — Кресты — Хатанга — Карго), используя для этого различные типы самоходного флота (колесные буксиры, катера, лодки с подвесными моторами), в зависимости от судоходных свойств участка. Надо обеспечить развозку грузов в глубинку водным путем по так называемым «малым» рекам, притокам Пясины (Агане, Черной), рекам Боганиде, Котую, Попигаю и др.

Завоз в Северную Якутию

Районы, расположенные в Северо-западной части Якутии (Анабарский и Оленекский), в значительной степени обеспечиваются завозом со стороны Северного морского пути. Морские суда доставляют по «большой трассе» грузы в бухту Тикси, откуда каботажные шхуны специальными рейсами перебрасывают груз в устья названных рек. До судоходства по Анабаре грузы доставлялись из Булуна на расстояние 950—1 000 *км* по гужевому тракту на Кумахсурт.

В Оленекский район, кроме завоза Северным морским путем, в 1938 г. применялись еще два очень неэффективных и дорогих направления. Первое из них начиналось в Иркутске, откуда грузы доставлялись по реке Ангаре и Ангаро-Ленской автомобильной дороге в Усть-Кут. Из Усть-Кута на баржах они перевозились до устья реки Лены и, минуя бухту Тикси (по Оленекской протоке), до устья реки Оленек, а затем до с. Суханы, находящегося в 300 км от районного центра — Арга-Сала. Путь этот ориентировочно имеет длину 5 876 км, причем на его протяжении груз выдерживает шесть перевалок (вместо 5 180 км и трех-четырех перевалок при завозе Северным морским



В море Лаптевых. Убитого моржа поднимают на палубу.

«Советская Арктика»

путем). Стоимость одних только перевозок по рекам Ангаре, Лене и Оленеку составляла по тарифу 1938 г. 1 301 руб. 40 коп. на тонну груза, а вся сумма транспортно-перевалочных расходов около 2 100 руб. Еще неэкономичнее применявшийся в 1938 г. путь завоза через Вилюйск. Грузы доставлялись до г. Вилюйска во время навигации, отсюда при наступлении нартового пути гужем на оленях до центра района (Арга-Сала). Стоимость перевозок только на последнем этапе — гужевом тракте равнялась солидной цифре — 2 244 руб. Все же транспортно-перевалочные расходы составляли около 3 500 рублей. Морское направление в том же году обходилось на одну тонну груза (из Мурманска до Суханы) в 1 456 руб. по тарифам.

Преимущества морского пути для Оленекского района перед другими направлениями очевидны из этих элементарных расчетов. Поэтому, начиная с 1939—1940 гг. необходимо весь завоз в Оленек сконцентрировать в Мурманском направлении, сохранив гужевой путь завоза только для Шелагоно-Мархинского наслега Оленекского района (отстоит от Суханы на 800 км).

Экономия на транспортных издержках при завозе в остальную часть района 700 т (завоз 1938 г.) морским путем составит до 350 тыс. руб. по сравнению с Ленским направлением и около 1 300 тыс. рублей против Вилюйского пути.

В прошлую навигацию грузы для Анабарского района завозились из бухты Тикси шхуной «Ленинградсовет». Расстояние от бухты Тикси до устья Анабары — 443 мили. Вполне возможно завозить потребный для Анабарского района груз морскими пароходами не в бухту Тикси, а на мыс Нордвик, организовав там небольшую перевалочную базу. Работая на участке Нордвик — у. Анабары, равном только 40-50 милям, шхуна гораздо быстрее справится с перевозкой, что значительно снизит транспортные расходы.

Можно наметить следующий график движения: первый рейс шхуна делает из бухты Тикси в устье Анабары, после чего следует на мыс Нордвик и оттуда перевозит все предназначенное для Анабары в несколько рейсов. Предварительные расчеты показывают следующую эффективность этого мероприятия при завозе 650 т груза. При грузоподъемности шхуны в 100 тонн рейсов должно быть совершено 6,5. Расстояние между Тикси — у. Анабары 443 мили. При средней скорости — 8 миль в час, ходовое время за один полный рейс (туда и обратно) составит 110 часов, а за 6,5 полных рейсов — 715 часов. Расстояние между Нордвик — у. Анабары лишь 50 миль. При средней скорости — 8 миль в час ходовое время за один полный рейс составит $12^1/_2$ часов, а за 6,5 рейсов — 81 час. Экономия ходового времени — 634 часа, то есть ориентировочно 60-70 тысяч руб. плюс лучшее, более полное использование тяги и тоннажа.

Завоз в Усть-Янский район с 1936 г. осуществляется по реке Яне, в низовьях которой расположен этот район. Грузы обычно завозятся в порт Тикси из Мурманска, далее следуют в устье Яны, где в районе мыс Юдей происходит перегрузка на речные суда (перевалочная база носит название «Куогостах»).

Шхуны порта Тикси («Темп», «Прончищев») совершают ежегодные рейсы в устье реки Омолой в западной части Усть-Янского района. По имеющимся опросным сведениям река Омолой допускает по своим глубинам заход шхун на 180 км выше устья, почти до почтового тракта Булун-Казачье. Если это при проверке подтвердится, то можно будет по реке Омолою снабжать не только наслег того же наименования, но и ряд других населенных пунктов Усть-Янского района.

В более худших условиях снабжения находится Верхоянский район. Основная причина этого — неправильная организация депонировки (хранения годового запаса) грузов. При существующем положении запас — депонировка хра-

нится в Тикси. В районе Тикси море освобождается от льдов позднее, чем устьевые участки рек, не ранее 10 июля (на реках в 20 числах июня ледоход заканчивается). В связи с отсутствием грузов пароходы по Яне и Индигирке в первую половину навигации почти не работают, упуская самое лучшее навигационное время, и не справляются с доставкой всех необходимых грузов в течение навигации. Организации района вынуждены частично подвозить грузы зимой по гужевым трактам. В частности в навигацию 1938 г. завезены в район из Мурманска 602 т, а зимним путем (через Кылытыр) — 700 т грузов. Расстояние от Кылыгыра до Верхоянска равно 800 км, из них на участке Кылыгыр — Сегенкель (110 км) груз перевозился автотранспортом, а далее до Верхоянска (690 км) — на лошадях, по очень тяжелому тракту (горная местность, большие наледи, снежные заносы). В результате планы гужевых перевозок систематически не выполняются. Кроме того завоз по гужевым путям чреват огромными транспортными расходами. При стоимости 1 т/км гужевых перевозок 2 р. 04 коп. перевозка на расстояние Сеген-Кель—Верхоянск обходилась 2 руб. 04 к. × 690 = 1 407 руб. 60 к. Между тем все транспортные расходы на 1 тонну от Мурманска и до Верхоянска водным путем равнялись только 1 322 руб., а следовательно стоимость подвоза до Сеген-Келя ложилась излишним накладным расходом на торговые и технические грузы. Общая сумма этих дополнительных расходов составила в 1938 г. по Верхоянскому району около 900 тыс. руб.

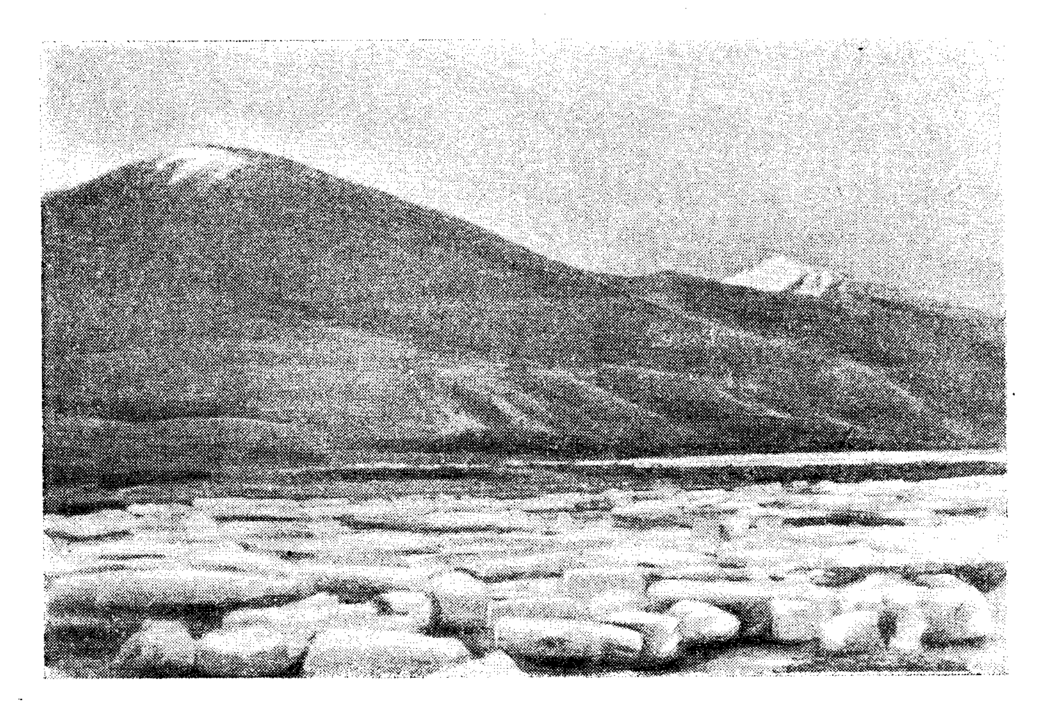
Чтобы ликвидировать эти непроизводительные затраты, необходимо переключить почти весь завоз в Верхоянский район на Мурманское направление (за исключением наслегов, прилегающих к Кылыгыру и потребляющих около 250 тонн) и организовать депонировку в устье реки Яны (Куогостах) для использования лучшей части навигационного периода — «первой воды».

Бассейн реки Индигирки в административном отношении делится на четыре района: Аллаиховский, Абыйский, Момский и Оймяконский (в направлении с севера на юг). Из них в пределах современных границ деятельности Главсевморпути находятся только два первых.

Завоз в Аллаиховский и Абыйский районы производится также из бухты Тикси малокаботажными рейсами. До сих пор принципиально не решен вопрос о целесообразном направлении завоза на Индигирку: из Владивостока или из Мурманска? Бывшие работники Торгового управления (Мазо, Климушев) «теоретически» признавая преимущества Мурманска, практически из года в год осуществляли завоз через Владивосток. Даже допуская отклонение от общегосударственной стороны дела — необходимости разгрузки сибирской магистрали,— простейшие расчеты настоятельно диктуют целесообразность переключения завоза на Мурманск.

В 1938 г. тарифная стоимость доставки одной тонны груза для низовий Индигирки со стороны Мурманска равнялась 722 руб. 14 коп. (при прямом рейсе в устье реки) и 921 руб. 39 коп. со стороны Владивостока.

Морской пробег, в милях, почти одинаков (2975 миль и 2 875 миль). Но железнодорожный пробег разнится почти в $4^1/_2$ раза в пользу Мурманска. Если учесть еще разницу почти в 100 руб. между наценками поставщика также в пользу Мурманска, то эффективность западного направления на Индигирку очевидна. Чем скорей это будет применено на практике, тем больше выиграет государство, переплачивающее сейчас до 800 тыс. руб. в год на неправильном направлении грузов. Намеченное по плану третьей пятилетки быстрое развитие сельского хозяйства и пищевой промышленности в районах Хабаровского и Приморского краев, позволит частично переключать в дальнейшем ряд грузов снова на восточное направление (при получении их на месте — в ДВК).



Ледоход на Индигирке

В настоящее время судоходство по Индигирке поддерживается до с. Крест-Майор, находящегося в 730 км выше устья. Судоходные свойства участка далее вверх по реке позволяют плавать только на мелко-сидящих судах (глубины 0,5—0,8 метра). Длина этого участка 349 км. Задача речного пароходства — возможно дальше продвинуться вверх по Индигирке, ибо как раз на территории, расположенной в конце этого условно-судоходного участка, начинает развиваться золотая промышленность, предъявляющая огромный спрос на перевозки грузов.

Колымское речное пароходство, возникшее с 1931 г., далеко обогнало в своем развитии «младших сестер» — Индигирку, Яну и др. реки, что объясняется быстрым промышленным развитием верховьев Колымы. Уже в 1932 г. речной флот, перевозивший грузы, приходящие морским путем на реку Колыму из Владивостока, не удовлетворял потребности, поэтому параллельно с ростом речного флота проведена была шоссейная авто-дорога от Охотского побережья к верховьям Колымы. В настоящее время интенсивно работают оба транспортных направления — через Нагаево и бухту Амбарчик. Дальнейшие перспективы промышленного роста района настоятельно требуют проложить новые транспортные пути.

Основные из хозяйственно-жизненных проблем дальнейшего транспортного развития территории Якутии, обслуживаемой Главсевморпути, сводятся к следующему:

а) Организация прямых морских рейсов к устьям «боковых» Якутских рек, в первую очередь Яны и Индигирки. Положительные стороны этих рейсов огромны: сокращается число перевалок и значительно уменьшаются транспортные расходы. При существующих тарифах стоимость доставки одной тонны груза из Мурманска в бухту Тикси составляет 230 руб., а из бухты Тикси в устье Яны 200 руб., и устье Индигирки 250 руб., хотя расстояние от Мурманска до бухты Тикси равно 2 050 миль, а от последней до Яны и Индигирки соответственно 180 и 510 миль.

Имеются, однако, практические трудности — это мелководность берегов моря Лаптевых. Морские суда, как правило, приходят поздно, а разгружаются за 40 миль от берега на совершенно открытом рейде. Ледокольный пароход «Русанов» в 1936 г., потратив на разгрузку у берегов Индигирки около 15 суток, так полностью и не разгрузился. Чтобы облегчить разгрузочные операции во время прямых рейсов, необходим возможно более ранний приход морских судов к устьям рек, что можно достигнуть при условии своевременного выхода из портов отправления и правильной организации операций во всех промежуточных пунктах.

б) Для гарантии в снабжении местного хозяйства всем необходимым, в случае невозможности разгрузки морских пароходов, в дальнейшем необходимо иметь в устьях рек гарантийные депонировочные запасы, которые речной флот будет завозить на места, не дожидаясь прихода морских судов.

Высокая себестоимость каботажных перевозок коренится в коммерческих качествах этих шхун. Имея экипаж до 13 человек и малую грузоподъемность (90—100 т), используясь на перевозках не более двух-трех месяцев в году, шхуны эти естественно мало практичны для плавания в море Лаптевых. Мы полагаем, что только применение специальных морских буксиров с баржами (а лучше того с железными лихтерами) может снизить себестоимость каботажных перевозок.

Особенно это стало возможным теперь, когда Главсевморпути передан Колымский флот.

Из сказанного не следует, что необходимо совершенно отказаться от каботажных шхун. На долю их останется плавание к небольшим пунктам выгрузки, куда надо доставить 30—40 т груза и куда не имеет практического смысла посылать большегрузные лихтера.

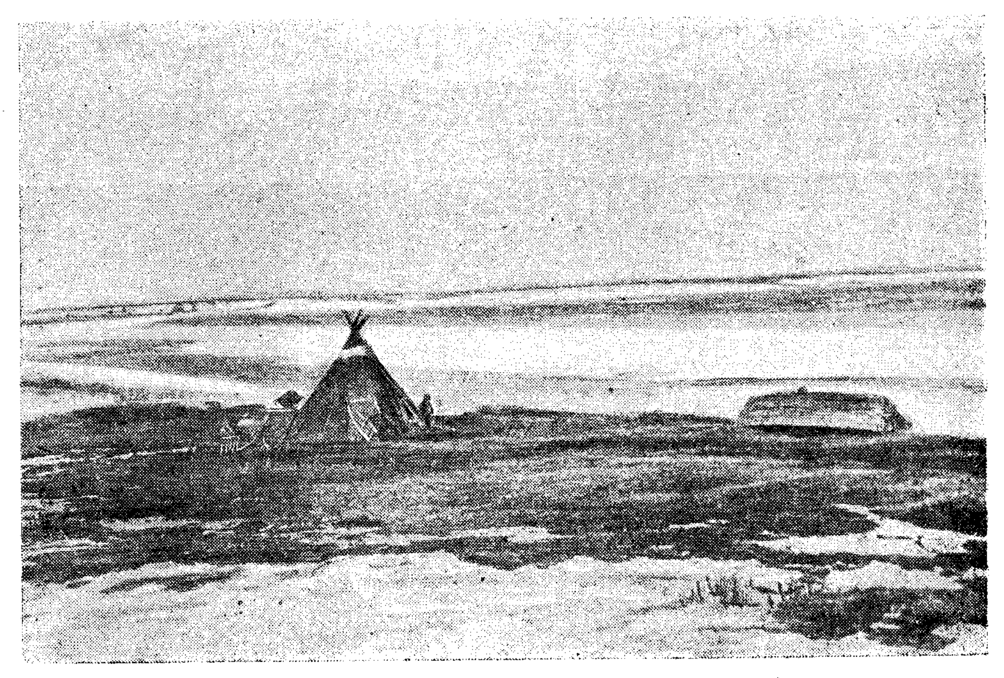
в) Надо установить типы морских, каботажных и речных судов, выбрать наиболее целесообразные из них, позволяющие максимально сократить перевалки и уменьшить эксплоатационные расходы.

Конструкторская мысль должна работать над сокращением множественности типов судов и устранением излишних звеньев. В частности, мы считаем необходимым разработать тип судов, позволяющих, одновременно с плаванием в открытом море, заходить в устья рек и плавать по всему протяжению их судоходного участка. Суда такого типа должны иметь грузоподъемность до 50 т, осадку до 5 футов и скорость не меньше 10 миль в час. Этому типу удовлетворяет шхуна «Пионер».

При постройке в третьей пятилетке специального арктического транспортного флота необходимо сократить его осадку для облегчения подхода к береговой полосе.

г) Надо снизить непомерно высокую себестоимость работы нашего речного флота. Себестоимость 1 т км по рекам Северной Якутии представляется в следующем виде:

Реки	Себестоимость в коп.		
	1937 г.	1938 г.	1938 г. в % к 1937 г.
Лена	11,7	13,9	119
Яна	2 р. 17	1 р. 50	69
Индигирка	2 р. 15	2 р. 44	113
Оленек	1 р. 09	2 р. —	183
Анабара	4 р. 02	5 р. 60	139



Река Хета (Таймырский национальный округ)

Как видно из этих данных, и без того большая себестоимость перевозок в 1938 г. по всем рекам (кроме Яны) дала дальнейший прирост. К сожалению себестоимость перевозок по Индигирке на 20% выше даже такого непроизводительного вида транспорта, как гужевой, а по Анабаре почти в три раза выше гужевого тарифа. Никакие ссылки на «объективные причины» — на «первоначальный период работы», «пусковой период», «малый грузооборот», и т. д., не могут служить здесь оправданием. Нет и не могло быть никаких предпосылок для столь резкого повышения себестоимости, кроме плохой коммерческой работы и огромных эксплоатационных расходов.

Нужно всем нашим транспортным судам равняться по шхуне «Ленинградсовет», которая в навигацию 1938 г. сделала пять рейсов из Тикси в устье Анабары, перевезла 488 т груза вместо 420 т по плану и кроме того сделала два дополнительных рейса в бухту Кожевникова и устье Яны. За ударную работу приказом по Главсевморпути весь экипаж шхуны был премирован. Как отмечал в приказе начальник Главсевморпути т. Папанин — «своей победы «Ленинградсовет» добился благодаря упорной и слаженной работы всего коллектива судна, хорошей оперативности в работе, проявленной командованием шхуны и быстроте операций по погрузочно-разгрузочным работам между берегом и судном». Эти методы стахановской работы должны стать достоянием всех водников Крайнего Севера.

Транспортные связи Чукотского национального округа

Основным недостатком в области морских перевозок для Чукотки является неправильное использование большегрузных морских судов для разгрузок в небольших пунктах. Морские пароходы, грузоподъемностью три-четыре тысячи тонн, заходят на остров Диомид для выгрузки 8 т груза, на мыс Дежнев для выгрузки 50 т, и в ряд других мелких пунктов для выгрузки 50 — 100 т груза. Обычно в каждый из пунктов заходит несколько судов, простаивая по трое-пяти суток в ожидании благоприятной погоды для разгрузки.

По плану завоза, представленному Чукотской торговой конторой на

1939 г., предусмотрен 21 пункт выгрузки с морских пароходов (М. Пыльген, Хатырка, Кресты и т. д.). Морские пароходы кроме этих 21 пунктов заходят еще в Канергин, в бухту Оловянную, в Колючинскую губу и ряд других, что усугубляет бесхозяйственное использование больших морских пароходов.

Надо построить и перевести на Чукотку несколько морских шхун для малого каботажного плавания. Эти шхуны должны иметь до 300—400 т грузоподъемности и ориентироваться на зимний отстой и ремонт в благоустроенном порту с материально-технической базой, каковым по всей вероятности явится порт Провидение.

В июле, по уходе льда от берегов, шхуны должны выходить из бухты Провидения, направляться к перевалочным базам и производить два-три рейса за сезон, в зависимости от расстояния и количества наличных грузов. Для обеспечения первого рейса в перевалочных базах должен быть организован годовой депонировочный запас.

Первыми рейсами шхуны будут развозить тяжеловесы, массовые грузы, а последними рейсами — ассортимент, полученный от пришедших уже к этому времени на перевалочные базы морских пароходов.

Такими кустовыми перевалочными базами можно наметить:

1) Анадырь — откуда товар речным пароходом в дальнейшем (а пока катерами), должен направляться по реке Анадырь для обслуживания пунктов Усть-Белая, Мухоморная, Снежное, Красное, Танюрер, Марково, Крепость, Ваеги, Ярополь.

2) Залив Кресты (выгрузка в Канергин или бухте Оловянной), для обслуживания следующих пунктов: Кресты, Нутапельмен, Уэлькаль, Канергин, Кейку, Оловянная.

3) Перевалочная база Провидение с обслуживанием каботажным плаванием пунктов: Преображение, мыс Беринг, Провидение, Энмилин, Курупка, Сиреники, Кивак, Чаплино, Секлюк, Яндракинот, остров Аракамчеен.

4) Перевалочная база в бухте Лаврентия с обслуживанием: Лаврентия, Яндагай, Лорино, Нунямо, Мечигмен, Красная Яранга, Дежнев, Наукан, Диомид, Уэллен, Сешан, Чегитунь, Колючинская губа.

5) Перевалочная база мыс Шмидта, с обслуживанием Энмитаген, Ванкарем, Пильхакай, Устье Амгуэмы, устье Пильхен, Биллингс.

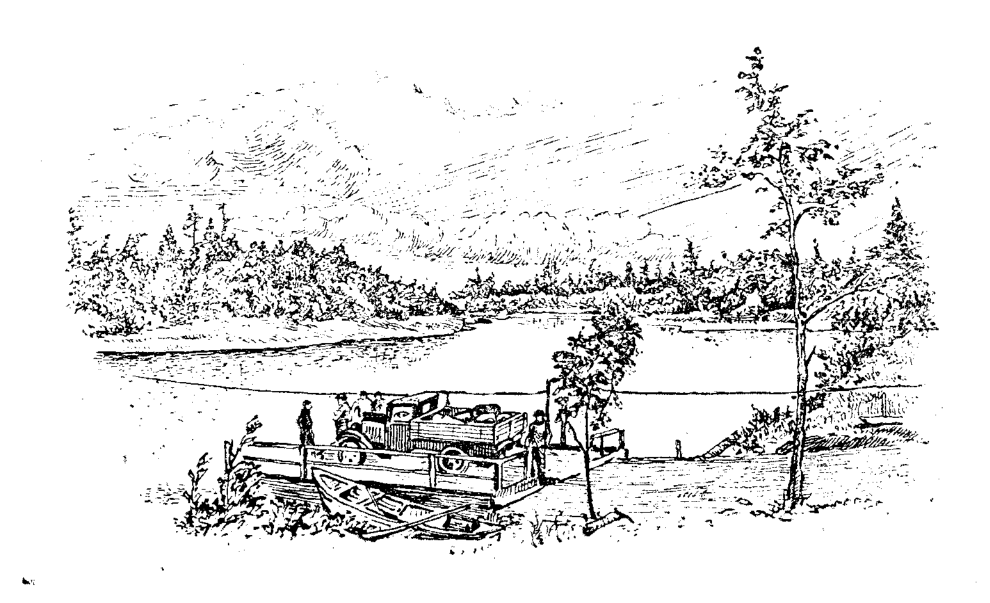
6) Перевалочная база Певек с обслуживанием Усть-Чаун, мыса Шелагского, бухты Нольде и др. пунктов в Чаунской губе.

7) Перевалочная база Амбарчик с завозом речными катерами до пунктов Бараниха, Омолон, Пятистенная, Островное, Пантелеиха.

Пункты Майна Пыльген и Хатырка (Велюней) придется оставить на обслуживании непосредственно морскими пароходами (при условии разгрузки по прямому пути следования, а не обратными рейсами). Организация кустовой перевалочной базы для этих двух небольших пунктов нецелесообразна.

Таким образом вместо 21 захода судов, намеченного Чукотской торговой конторой (фактически до 30 заходов), можно будет делать только девять заходов морскими судами, а вместо 19 торговых пунктов, обслуживаемых морскими рейсами, возможно будет обслужить водным путем до 40 (в связи с меньшей осадкой шхун и катеров, позволяющей им подходить к значительно большему количеству береговых поселков). Это мероприятие должно свести на-нет гужевые перевозки на побережье, и переключить работу Чукотской торговой конторы на обслуживание глубинных тундровых пунктов.

Эти же шхуны смогут быть использованы для развозки угля, добываемого в 12 км от Анадыря, по полярным станциям, факториям и т. д. Тем самым прекратится завоз в эти пункты дорогостоящего и дальнепривозного топлива.



Переправа через реку Утиную (приток Колымы)

Задача использования местных видов топлива, поставленная в докладе тов. Молотова на XVIII съезде ВКП(б) и в резолюции съезда, должна быть разрешена в третьей пятилетке и в Чукотском национальном округе.

Каботажное плавание вдоль берегов Чукотки на шхунах вполне реальное и осуществимое мероприятие. В период 1918—1931 г.г. американские торговые и контрабандные шхуны совершали ряд рейсов из Нома (Аляска) в Колыму. Такой рейс на шхуне осуществлял торговец, капитан Мартин Видинг, в 1918 г. В 1919 году «Polar Bear» — шхуна, принадлежавшая трем американским торговцам, также приходила в Колыму. В последующие годы одна-две шхуны американских торговцев ежегодно посещали берега Чукотского и Восточно-Сибирского моря, а в 1922 г. Север посетило сразу пять шхун: «Блю-Си», «Сильвервейфр», «Чукотка», «Нигалик» и «Игл». В употреблении у американцев были небольшие шхуны от 40—80 т [3]. Мы не считаем целесообразным применение таких малотоннажных единиц из соображений высокой себестоимости, хотя некоторые преимущества их неоспоримы,— в частности малая осадка. Это позволяло итти близ берега, в узкой, свободной от льдов полосе воды, заходить в горла береговых лагун и в устья речек. Для проверки этих двух вариантов необходимо произвести эксплоатационные расчеты.

В качестве первоочередных работ, могущих вполне быть выполненными уже в 1939 г., следует указать на следующие: надо объединить все пункты выгрузки в заливе Кресты, в местности Канергино, или Уэлькале. При чем необходимо обеспечить эти пункты в навигацию 1939 г. морским катером и несколькими кунгасами и своевременно отгрузить весь товарный запас из Владивостока; объединить все пункты отгрузки в Чаунской губе, при тех же условиях; послать катер в Колючинскую губу для завоза снабжения от мыса Колючин вглубь губы кочевому населению Колючино-Мечигменской группы.

Для организации нормальной и бесперебойной работы катерного и каботажного флота необходимо завезти в навигацию 1940 г. двухгодовой запас, с

---

[3] Данные о работе американских торговых шхун заимствованы из работы Н. Шнакенбурга «Пути сообщения Чукотского полуострова», Сборник «Arctica» 1935 г., книга 3.

расчетом депонировки части его на месте (обеспечив строительство необходимейших складов).

* * *

Как известно работа по освоению рек Севера ограничивалась только магистральными и боковыми реками. Между тем, основная часть местного населения Севера сосредоточена на малых реках. Сюда относятся: притоки Анадыря — Великая, Канчалан, Белая, Танюрер, Ильмувия, самостоятельные реки Чукотки, на которых вполне возможно плавание на байдарах или вельботах — Амгуэма, Курупка, Вутьхер-веем, Чаун, Раучуа (Б. Бараниха), реки Северной части Якутии — Омолон, Алазея, Хрома, Хараулах, Чондон, Сыаллах, притоки Индигирки — Мома, Буор-Урях, Нера, приток Яны — Адыча, ряд притоков Оленека и Анабары, множество мелких рек Таймыра (Боганида, Попигай, Котуй) и другие.

Освоение этих малых рек позволит почти полностью освободить от гужевых перевозок транспорт и промысловое население и повысить продуктивность и товарность их хозяйства. Для этого необходимо развернуть строительство мелкого, так называемого «москитного» флота, то-есть катеров, с небольшой осадкой, вельботов, кавасаки с подъемными винтами, а также снабжать эти районы лучше чем теперь подвесными моторами высокого качества.

Для полной загрузки нашего флота в навигационный период необходимо организовать широкую сеть перевалочных баз и создать в них депонировочные запасы.

Для этого необходимо в определенном, возможно близком одном году, произвести завоз основных продовольственных и некоторых промышленных товаров в объеме двухгодичной потребности, а в последующем проводить только нормальное пополнение этих запасов. До организации на местах этих гарантийных, депонировочных запасов, в качестве вынужденной меры, очевидно придется в какой-то степени сохранить несколько направлений завоза и гужевые перевозки в Верхоянский и Оленекский районы.

Надо обеспечить строительство складов. Например, по Аллаиховскому району при потребности в складских помещениях в 2 700 кбм., имеются в наличии лишь три склада, обеспечивающие хранение только 26% грузов. Еще хуже в Верхоянском районе, где складской площадью обеспечено только 6,8% потребности.

Новые складские помещения, перевалочно-депонировочные базы и т. д. придется развертывать в основном за счет специальных капиталовложений. Но эти затраты окупятся улучшением хранения грузов, снижением огромных непроизводительных издержек на устарелых способах транспортировки, полным использованием морского и речного флота.

* * *

В свете исторического доклада вождя народов товарища Сталина на XVIII съезде ВКП(б) и решений съезда по третьему пятилетнему плану — Северный морской путь приобретает большое государственное значение, в первую очередь, как конкретный участок создания оборонных и хозяйственных транспортных резервов.

Северный морской путь, целиком проходящий по внутренним морям Советского Союза, должен обеспечить бесперебойную связь и снабжение наших северных и северовосточных окраин при любой международной ситуации. Превращение этого пути в нормально действующую водную магистраль — боевая задача советских полярников.



Партийная жизнь

Н. МАСОЛОВ

АВАНГАРДНАЯ РОЛЬ КОММУНИСТОВ



Доклад товарища Сталина на XVIII съезде ВКП(б), решения съезда вдохновляют советский народ на новые славные дела. Развернувшееся по всей стране предсъездовское соревнование переросло в соревнование имени третьей сталинской пятилетки.

Перед партийными организациями поставлены огромные задачи. Каждая первичная парторганизация должна возглавить трудовой подъем масс, мобилизовать их на выполнение решений съезда.

В резолюции XVIII съезда ВКП(б) по докладу тов. Жданова сказано: «Для повышения роли первичных партийных организаций производственных предприятий, в том числе совхозов, колхозов и МТС, и их ответственности за состояние работы предприятий, предоставить этим организациям право контроля работы администрации предприятия». Это должно усилить роль и ответственность первичных партийных организаций на производстве.

В этом году ледокол «Ермак» впервые подвергается серьезному техническому ремонту после пяти лет работы. Производится капитальный ремонт главных машин и корпуса: переклепывается более 75 000 заклепок, в корпусе заменяются 63 листа, устанавливаются два новых, более прочных, бортовых кронштейна, перебираются три главных машины, устанавливается новая рулевая машина.

Экипаж «Ермака» соревнуется с экипажем ледокола «Литке». Коммунисты возглавляют производственный подъем на ледоколе. Многие из них показывают образцы работы.

Члены партии старший машинист Сорокин, кочегары тт. Кабачков и Бухарев выполняют задания не ниже 130%.

Старший машинист т. Карапетян, работая на ремонте двигателя динамомашины «Леснер», выполняет план на 140 и 160%.

Старший машинист т. Севастьянов, работающий вместе с т. Карапетяном, подал заявление о приеме его в ряды ВКП(б). Он активно участвует в общественно-политической жизни, выбран в члены судового комитета.

А. И. Севастьянов работал на судах у острова Диксон и в семье полярников занимает почетное место. «С радостью и с большим волнением ожидаю я дня приема меня в ленинско-сталинскую семью. Этот день будет для меня одним из лучших дней в моей жизни» — говорит т. Севастьянов.

Старшина кочегаров орденоносец т. Кабачков заслуженно пользуется авторитетом среди кочегаров. Производственные задания он выполняет на 160%. А во время гидравлического испытания котла № 7 показатели т. Кабачкова достигли 167%.

Коммунист-орденоносец т. Мартюшин, работая боцманом, является организатором соревнования среди палубной команды. Показатели работы по палубе превышают 130%. За последнее время палубная команда не имеет ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Матросы тт. Погорелко и Цветков готовятся к вступлению в ряды ВКП(б). К вступлению в ряды ВКП(б) готовится и старший радист т. Жидков. Четвертый год он плавает на судах Главсевморпути. При норме приема 120 знаков в минуту он принимает 160 знаков. За связь с радиостанцией «Северный полюс» т. Жидков имеет благодарность от Героя Советского Союза т. Кренкеля. Тов. Жидков повышает свой культурный уровень: изучает английский язык, много читает художественной литературы.

Экипаж ледокола «Ермак» борется за досрочный выход судна из дока.

Однако ряд крупных недостатков тормозит нашу работу. На судне незаметно выдвижения молодых кадров, не развернута техническая учеба, чувствуется недостаточное руководство со стороны Ленинградской морской конторы Главсевморпути.

Среди членов экипажа слабо развернута работа по изучению материалов XVIII съезда ВКП(б) и «Краткого курса истории ВКП(б)».

Нельзя забывать указание товарища Сталина: «Но есть одна отрасль науки, знание которой должно быть обязательным для большевиков всех отраслей науки,— это марксистско-ленинская наука об обществе, о законах развития общества, о законах развития пролетарской революции, о законах развития социалистического строительства, о победе коммунизма».

Партийная организация ледокола «Ермак» должна развернуть большую массово-воспитательную работу вокруг решений XVIII съезда ВКП(б). Надо умело сочетать партийно-политическую работу с выполнением производственных планов.

■ ■ ■

Е. БОНДАРЕВ

УСИЛИТЬ ОБОРОННУЮ РАБОТУ



Решения XVIII съезда ВКП(б) требуют от партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, чтобы они еще крепче занялись подготовкой тыла, на случай если враг навяжет нам войну, чтобы они усиливали боевую мощь Советского народа.

Громадные задачи по развертыванию оборонной работы стоят перед организациями Севморпути.

«Северный морской путь — говорил т. Папанин в своей речи на XVIII съезде партии — имеет огромное оборонное значение. Этот кратчайший путь лежит по нашим внутренним морям, на которых мы сами хозяева и ни от кого не зависим. В случае нужды, если враг посмеет напасть на нас с запада или с востока, мы беспрепятственно и в кратчайший срок сумеем перевести боевые корабли с одной морской границы нашего великого Советского Союза на другую».

В этих словах т. Папанина выражены мысли и стремления всех советских полярников.

Работники Севморпути, как и весь наш Советский народ, являются пламенными патриотами социалистического государства. На наших ледоколах, полярных станциях, судоверфях, рудниках, в учреждениях тысячи рабочих, инженеров, техников, служащих овладевают военными знаниями, стремятся быть всегда в боевой готовности для защиты границ Страны Советов.

Несколько месяцев тому назад по инициативе ЦК Союза работников Севморпути были проведены в честь XVIII съезда ВКП(б) заочные стрелковые соревнования между командами полярных станций. Эти соревнования показали высокий класс наших стрелков. На первое место вышла команда полярной станции мыса Лескина, набравшая 289 очков из 300 возможных. Второе место заняла команда полярной станции мыса Шмидта, выбившая 280 очков. Команда полярной станции Маточкина Шара набрала 279 очков и заняла третье место. Хороших результатов в этих соревнованиях добился т. Синко (полярная станция мыса Лескина), выбивший 97 очков из 100 возможных, т. Жирко (полярная станция бухты Тикси), выбивший 96 очков, и другие товарищи.

Не плохо поставлена оборонная работа на острове Диксоне. Здесь созданы кружки ворошиловских стрелков, ПВХО, санитарного дела, демонстрируются оборонные фильмы. Осоавиахимовцы провели пятикилометровый военизированный поход в противогазах. С помощью летчиков, прилетавших на остров, проводились беседы по истории авиации.

Показательна оборонная работа на острове Рудольфа. В прошлом году 19 человек сдали здесь нормы на Ворошиловского стрелка (ВС) и ГСО.

С большим подъемом овладевают военным делом комсомольцы флагмана арктического флота ледокола «И. Сталин». Комсомольская стахановская вахта машинистов, бригадиром которой работает молодой комсомолец т. Ольшевский, всем коллективом сдала нормы ПВХО с оценкой на «хорошо» и «отлично», а практическую часть по воздушной, водной, химической и пожарной тревогам все члены бригады сдали на «отлично».

Все эти примеры говорят о том, что оборонная работа во многих организациях Севморпути поставлена на должную высоту. Однако помощь организациям на местах оказывается чрезвычайно слабо, а в некоторых случаях она совершенно отсутствует. Осоавиахимовцы Анадыря, Нордвикстроя, Якутии и др. пишут о том, что они нуждаются в помощи, как организационной, так и материальной. Они просят прислать положения о сдаче норм ПВХО, ВС, ГСО, литературу по руководству оборонной работой, наглядные пособия, требуют указаний, как надо поставить оборонное дело.

К сожалению, требования и запросы организаций с мест остаются без удовлетворения.

Вполне назрел вопрос об организации при Главсевморпути Совета Осоавиахима, который осуществлял бы руководство осоавиахимовскими организациями на местах, обеспечил бы подъем массовой оборонной работы во всех звеньях системы Главсевморпути.

В этом должен помочь Центральный Совет Осоавиахима, который пока еще плохо руководит осоавиахимовскими организациями Севера.

Партийные организации должны решительно улучшить руководство массовой оборонной работой.

Партийные организации Центрального Управления Главсевморпути, начиная от парткома и кончая партгруппами управлений и отделов, плохо занимаются оборонным делом.

Осоавиахимовская организация управлений, помещающихся в здании по ул. Станиславского, избрала Совет Осоавиахима еще в феврале месяце. За истекшее время Совет не сумел по-настоящему развернуть организационную работу. Плохо поставлен учет. В Совете не знают, сколько членов Осоавиахима состоят в организации. Обмен членских билетов не проведен. Совет нуждается в помощи со стороны партийной организации. Однако партком не руководит работой Совета Осоавиахима, не интересуется, как поставлена оборонная работа среди сотрудников управлений и отделов.

Не занимаются военным делом и парторги партийных групп. Неудовлетворительно поставлена оборонная работа в управлении полярной авиации. Военорг Управления т. Зимницкая несмотря на то, что является инструктором ПВХО, не налаживает работу. А партгруппа (парторг т. Муратханян) не помогает ей в этом.

В Главном управлении имеется не мало инициативных товарищей, активно стремящихся поднять оборонную работу. Они сумели добиться некоторых хороших показателей. Так, например, организованный в прошлом году стрелковый кружок подготовил 25 человек Ворошиловских стрелков. Это дало возможность отобрать лучших стрелков и организовать из них команду. В состав команды вошли тт. Риммер, Крюкова, Кольчевский, Кошелев, Гаврилов и Безуглов. Она заняла шестое

место на районных стрелковых соревнованиях, которые были проведены в феврале этого года, и где участвовало 18 команд.

Летние условия позволяют шире развернуть все виды массовой оборонной работы. Лето должно быть использовано с максимальным эффектом.

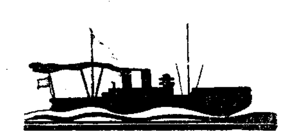
Огромные задачи стоят перед комсомольскими организациями. Комсомольцы должны быть активными организаторами и застрельщиками массовой оборонной работы среди молодежи.

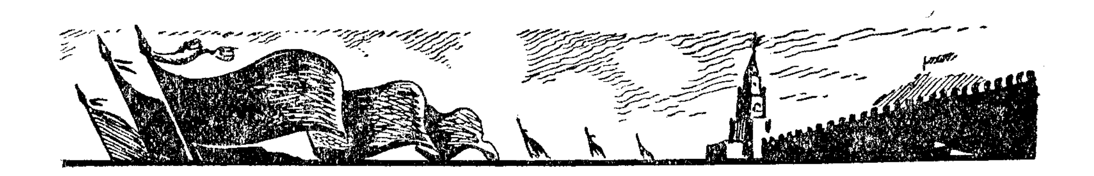
Партийные организации обязаны повседневно заниматься оборонными вопросами, вовлечь коммунистов, комсомольцев, беспартийных рабочих и служащих в оборонные общества.

В своей речи на XVIII съезде партии т. Ворошилов говорил:

«Мы можем и обязаны в ближайшее время сделать все для того, чтобы Осоавиахим системой своих организаций охватил все фабрики и заводы, предприятия, учреждения, учебные заведения и колхозы. Нужно поставить дело так, чтобы работа Осоавиахима по существу стала общественно-массовой работой, чтобы всякий член общества видел полезность и необходимость того дела, которым Осоавиахим занимается».

Партийные организации Севморпути должны принять все меры, чтобы наши осоавиахимовские организации были бы в передовых рядах всей осоавиахимовской армии советских людей.

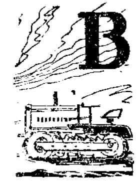




Трибуна стахановца

Н. МАРТЫНОВ и С. ВОЙНОВ

НАШ ОПЫТ РАБОТЫ НА ТРАКТОРАХ И ВЕЗДЕХОДАХ В АРКТИКЕ



В 1936 г. Главное управление Севморпути командировало нас на полярную станцию острова Рудольфа. Полярная станция организовалась там заново. Небольшая зимовка, которая была основана еще в 1932 г., служила только временным жильем до окончания строительства новой большой полярной станции.

На строительство завозилось много грузов. Два парохода должны были доставить около 1600 тонн. Среди этих грузов был и наш машинный парк: два трактора ЧТЗ «Сталинец» и два вездехода «НАТИ».

Тракторы были обычного сельскохозяйственного типа, ничем не утепленные, даже без кабинок для водителей.

Вездеходы были переделаны из грузовых машин автозавода имени Молотова «ГАЗ-АА». На ходовую часть вездехода были поставлены гусеницы, а на передние колеса — лыжи. Эти приспособления значительно увеличивали проходимость в северных условиях.

Девятого сентября 1936 г. ледокольный пароход «Русанов» подошел к острову и остановился в $1^{1}/_{2}$-2 километрах от берега. Дальше до берега лежал плотный припай. Мы отправились искать более или менее сносную дорогу к будущей станции.

Трасса оказалась весьма трудной. Береговой припай был чрезвычайно торосистый. Далее на глетчер вел крутой подъем. Припай отделялся от глетчера широкой трещиной. При приливе и отливе она все время раздвигалась и сдвигалась. Через трещину решили наводить мост из бревен и досок. Глетчер перерезали глубокие и широкие трещины. Через одну, самую большую из них, тоже решили навести мост. Глетчер представлял собой совершенно гладкую скользкую ледяную поверхность. По нему трудно было даже ходить.

Казалось, что по этой трассе не пройдут ни тракторы, ни вездеходы. Однако перед трудностями нельзя было отступать. Станцию нужно строить.

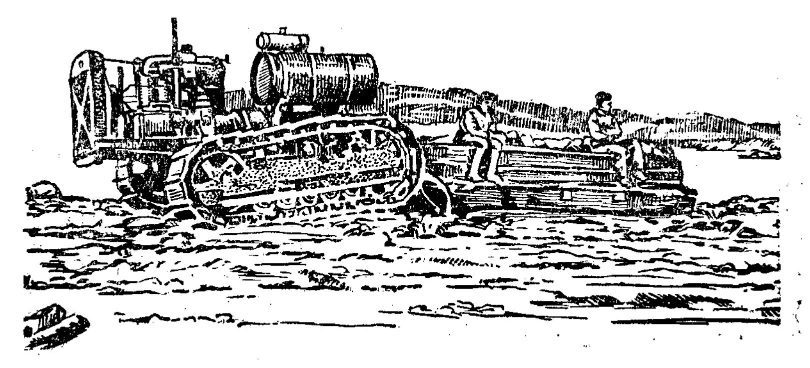
К счастью в первый же день выгрузки выпал снег, который слегка укрыл скользкую поверхность глетчера и облегчил нашу работу.

Расчистка дороги заняла двое суток. На припае срубили много торосов. Навели мосты.

Выгрузка грузов началась только 12 сентября.

На острове Рудольфа создавалась база для обслуживания перелета и высадки воздушной экспедиции на дрейфующие льды Северного полюса. Поэтому сюда кроме оборудования, стройматериалов, срубов домов для полярной станции завозилось также снаряжение для аэродрома, горючее и многочисленные грузы героической папанинской экспедиции.

В решающие дни выгрузки, все мы убедились, насколько полезен механизированный транспорт в Арктике. Без тракторов и вездеходов было бы просто невозможно обеспечить переброску



Трактор перевозит груз на острове Врангеля

всех грузов на территорию станции, которая была основана в четырех километрах от места остановки ледокола.

При перевозке грузов вездеходы ходили только от корабля до берега, крутой подъем по глетчеру они брать не могли. На глетчере работали тракторы «Сталинец». Иногда тракторы делали сквозные рейсы от ледокола до станции.

Чтобы выполнить задание действительно по-стахановски, мы предусмотрели в работе все необходимое для успеха дела.

С первых же дней был установлен такой порядок, что всякий мелкий ремонт (главным образом, подкручивание разболтавшихся болтов гусеницы, устранение заторов с подачей бензина) производился во время нагрузки и выгрузки машин. Мы берегли дорогое время. Водители по-стахановски осваивали свои машины, хотя большинство впервые работало на них.

Нас вдохновляло внимание всего коллектива. Успех дела решал транспорт. Нам помогали все зимовщики. Мы нередко работали без перерыва по 25—30 часов, лишь бы ни на минуту не задержать разгрузку. Спали по три-четыре часа, да и то т. Папанин (бывший в то время начальником экспедиции) шутливо говорил:

— Спите скорей, братки, а то вставать скоро.

Чтобы облегчить выгрузку, зимовщики, ответственные за определенный участок работы, тщательно проверяли свои грузы, складывали их отдельно, что значительно облегчало разгрузку. Лишних хождений и поисков не было.

На площадке строительства установили такой же порядок. Все было под руками. То, чего не хватало,— немедленно перевозилось. Поэтому и сооружение станции было закончено на два месяца раньше срока, установленного И. Д. Папаниным.

900 т грузов, завезенных с первым рейсом, было переброшено к станции за четверо суток. Это дало возможность «Русанову» сделать еще один рейс и привезти снаряжение, оставшееся в бухте Тихой, куда 700 т грузов для нас доставил «Герцен».

При второй выгрузке лед стал еще больше отходить от берега. Работали с опаской, остерегаясь провала машин под лед. Несколько раз переделывали мост.

Переброска всех грузов заняла в общем семь суток. Ни один килограмм не пропал. За все время работы не было ни одной аварии с машинами.

Вначале у нас были сомнения: выдержит ли трактор ЧТЗ арктические условия. Мы убедились, что эта машина отличная. Она может работать на самой тяжелой трассе. Вездеход, который являлся грузовым автомобилем с улучшенной проходимостью, на припае тоже работал хорошо. Сдавали вездеходы только на подъемах, но мы не гоняли машины на подъем, берегли их.

Третьего октября ушел «Русанов». К этому времени в основном уже была сооружена станция. Началась уборка грузов в склады. Тракторы продолжали работать на перевозке стройматериалов и оставшихся на берегу грузов.

Приближалась полярная ночь. Тракторы и вездеходы стояли на открытом

воздухе, строительство гаража только началось.

Работая во время аврала на тяжелых трассах, почти без остановок на ремонт, машины основательно истрепались. Ремонт мы начали, как только машины завели в гараж. Но помещение не отапливалось. Температура в гараже не отличалась от наружной. Пришлось работать при минус 20-25°.

Машины были закреплены за водителями. Каждый ремонтировал свою машину. В тех случаях, когда решались технические вопросы, помогали друг другу советом и консультацией.

Самым сложным делом во время ремонта было исправление погнувшегося бокового швелера. Погнули его в тот момент, когда работали на глубоком снегу. Снег намерзал на втулках гусениц, распирал гусеницы, и машины не могли итти. Приходилось обкалывать намерзающий снег и лед на каждом звене гусениц, чтобы облегчить выход трактора из глубокого снега и не губить ходовую часть. И все же боковой швелер погнули. При ремонте пришлось его снять и выпрямить. В дальнейшем мы старались в большом снегу чаще чистить гусеницы и выбираться из такого снега поскорей.

В конце первой полярной ночи — весной 1937 г. вездеходы и тракторы снова работали на полный ход. С помощью трактора было передвинуто здание. Дом находился на станции, но он предназначался — как база на аэродроме. В нем был установлен компрессор, находилась маленькая слесарная мастерская и четыре койки. Мы решили отбуксировать этот дом в собранном виде на купол ледника, где в трех километрах от станции, на высоте 300 метров над уровнем моря, находился наш аэродром. Это был первый и пока единственный случай передвижки здания на Крайнем Севере. Вначале его хотели передвигать двумя тракторами. Для пробы собранный дом зацепили одним трактором и тот довольно легко пошел. Нужда во втором тракторе отпала. Дом доставили на аэродром в полной сохранности.

Итак, базу установили. Предстояло перебросить на аэродром 560 бочек горючего и масла.

Бочки еще осенью были уложены в три ряда. Их занесло свыше чем полуметровым слоем снега.

На перевозке бочек было занято восемь человек, считая и трактористов. Морозы в то время держались 30-35°. В первый день была установлена норма — перевезти 75 бочек. Мы ее с трудом выполнили. На другой день однако уже перевезли 85, на третий день — 100 и на четвертый день 150 бочек. Работа была отличная, стахановская.

Зимовка полностью подготовилась к приему дорогих гостей с материка.

19 апреля в два часа утра на Рудольф прилетела долгожданная полюсная экспедиция. Вся зимовка встречала экспедицию на куполе ледника.

На аэродроме самолеты не могли сразу подрулить к тем местам, где для них было заранее подготовлено крепление.

К местам крепления тяжело нагруженные самолеты полюсной экспедиции мы буксировали тракторами. Там, где снег был плотный, самолет сравнительно легко буксировался одним трактором, где снег был помягче или разбит, «впрягали» второй трактор.

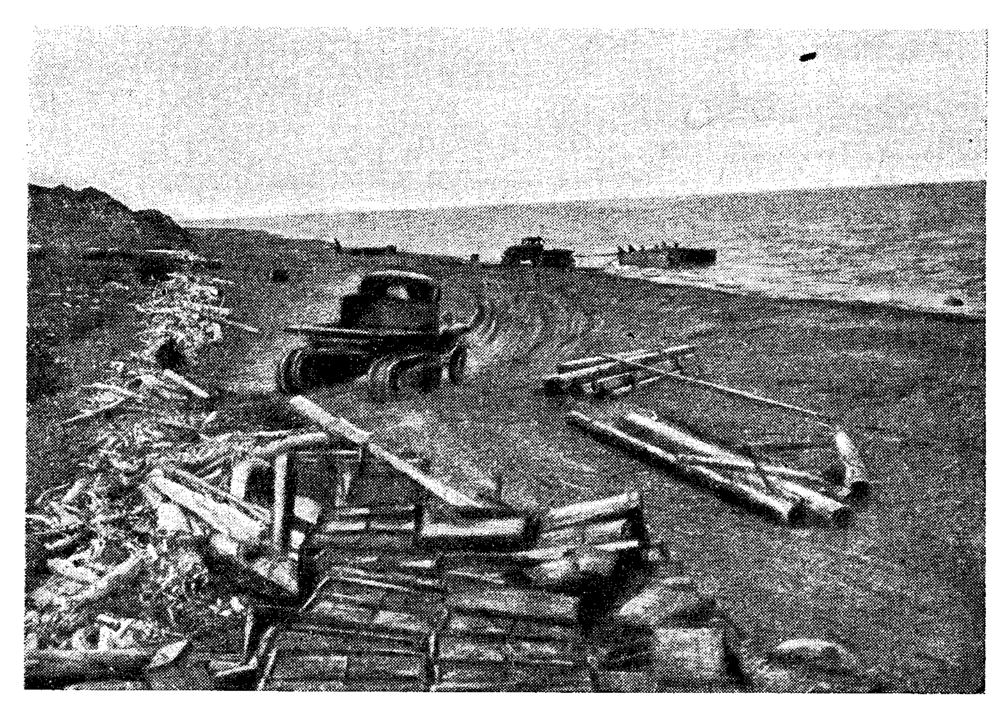
Каждый из самолетов весил тонн по 18. Ворочать такую громадину, да еще на морозе, было нелегко.

Вездеходы курсировали в это время между станцией и аэродромом. Они заменяли легковые машины, перевозили людей, доставляли легкие грузы и научное снаряжение.

Новым серьезным испытанием был вывод самолетов на старт. Их основательно занесло снегом. Сугробы достигали такой высоты, что человек, стоявший наверху сугроба, мог свободно достать рукой до верхней плоскости.

Выводить самолеты мы начали 20 мая.

Самолет «СССР — Н-170» Героя Советского Союза М. В. Водопьянова тащили два трактора, которые составляли как бы цуговую упряжку. Вначале



Вездеходы перевозят грузы с берега моря на склады (мыс Нордвик)

попробовали оторвать самолет с места одним трактором, но лыжи самолета крепко примерзли. На борту его уже был полный груз: самолет с грузом весил около 25 т. В отсеках воздушного корабля хранились разнообразнейшие вещи — от бисквитов и парашютов до «бомб» для испытания крепости льда в районе полюса. Два трактора тоже не смогли сорвать самолет с места. М. В. Водопьянов решил помочь и включил все четыре мотора самолета.

Скорости у трактора и самолета разные. Их даже сравнивать трудно. Поэтому, как только удалось сдвинуть самолет с места, он стал набегать на трактор. Все это чуть не привело к катастрофе. Неожиданно почти над головой водителя загрохотали пропеллеры, задний трактор очутился под штурманской кабиной, недалеко от второго, правого мотора. Водитель почти мгновенно затормозил трактор и резко, инстинктивно наклонил голову. Тов. Водопьянов сбавил газ. Самолет остановился.

Происшествие это заставило несколько изменить систему буксировки самолетов на старт.

Самолет сдергивали одним трактором. Буксировочный трос закрепляли за правую или левую ногу лыжи. На самой лыже стоял наготове дежурный. Он обязан был уловить момент ослабления троса, чтобы отсоединить его. Трактор дергал. Как только лыжа слегка двигалась, летчик включал полный газ. Самолет быстро выдвигался вперед и тогда трос ослабевал. Человек, который стоял на лыже, освобождал трос и трактор спокойно отходил в сторону, под плоскость самолета. Работали обычно все четыре мотора. Они поднимали снеговой вихрь, который буквально сбивал человека с ног. Нужно было очень хорошо приноровиться, чтобы, бросившись в сторону, не попасть под хвост самолета.

До самой последней минуты старта все перевозки по ледовому куполу производились на вездеходах. Особенно тяжело приходилось водителям в дни туманов и низкой облачности. Облака спускались очень низко, закрывали половину ледника. Видимость пропадала. Водителя окружала молочная пелена. Надеяться можно было только на собственную память и сообразительность.

Однажды вездеход чуть не свалился с ледника в море. В такие дни на тракторах работали по два человека: один шел впереди, смотрел дорогу, а второй вел за ним на малых скоростях машину.

Летная часть экспедиции большую часть времени проводила на аэродроме. Флегонт Бассейн разбил около своего самолета палатку. Борт-механики устроились в домике, привезенном нами на аэродром. Поэтому в любую погоду, в пургу, в туман приходилось поддерживать связь полярной станции с аэродромом, перебрасывать туда необходимые продукты, горячую пищу.

Когда самолеты ушли к полюсу, на Рудольфе наступило временное «затишье».

Прошло 16 дней. Над дрейфующими льдами Северного полюса гордо взвился советский флаг. Седьмого июня самолеты экспедиции вернулись на Рудольф. К этому времени территория аэродрома и полярной станции была тщательно убрана. Снова наступили горячие дни. Прилетел Алексеев, задержавшийся на обратном пути. 15 июня самолеты экспедиции ушли на юг, на материк. Только могучая птица И. П. Мазурука осталась у нас на острове дежурить, пока дрейф отважных папанинцев проходил вблизи.

Вскоре для тракторов и вездеходов наступила тяжелая пора. Таял снег. Все дороги «поплыли». В конце июня прибыл «Садко». Грузы с него пришлось перетаскивать на себе. Тракторы вышли работать только в августе. К этому времени их снова подремонтировали.

В сентябре прибыла на остров первая воздушная экспедиция по розыскам самолета Леваневского. Ее мы обслуживали также, как полюсную экспедицию. Завозили грузы. Крепили и буксировали самолеты. Выводили их на старт.

В ноябре прилетела вторая экспедиция по розыскам самолета Леваневского. Во время пребывания этой экспедиции на тракторах было сделано несколько походов вглубь острова.

Однажды возвращаясь из похода мы шли по звездам. Находилась наша группа в глубине острова, километрах в 15 от станции. Не учли мы только одного: того, что звезды перемещаются на 15 градусов в час, а поход продолжался свыше 6 часов. Не мудрено что мы заблудились. Уже давно следовало подойти к аэродрому, должен был начаться подъем, но трактор все шел вниз и вниз.

Въехали в лощину. Она вся была изрезана скрытыми трещинами. Вдруг трактор прихромнул, качнулся. На третьей скорости первую трещину удалось проскочить. Но затем, через мгновение, трактор свалился на бок. Одной своей гусеницей он провалился в глубокую трещину. Посветили и ахнули. Назад двигаться нельзя. Сзади зияла глубокая яма. Для того, чтобы измерить ее глубину и направление, зажгли паклю, намоченную бензином, и бросили ее. Она упала так глубоко что разглядеть ничего не смогли. Трактор лег как раз на ту сторону, где находился карбюратор. Подача горючего в цилиндр прекратилась. Погода была очень морозная. Мы боялись, что в радиаторе замерзнет вода. Только отвернув свечи и слив бензин прямо в цилиндры, удалось завести трактор.

Начали медленно двигаться вперед, выводя трактор из трещины. Чуть только проехали вперед, как трактор своей передней частью провалился в новую трещину. Теперь машина находилась между двух трещин. Надо было во что бы то ни стало развернуться на месте и, переехав трещину поперек, выехать на верх ледника. Это и сделали. Потом мы выяснили, что находились буквально в нескольких метрах от обрыва к морю.

По крутому подъему вверх удалось выехать на купол. В это время на аэродроме разожгли костры. Они указали правильное направление, и мы благополучно вернулись на станцию.

Это были первые в истории освоения Земли Франца Иосифа длительные походы на тракторах.

Опыт дальних походов показал, что с собой надо обязательно брать запас свечей, запасный бидон масла, полный комплект инструментов, палатку, авиационную лампу для подогрева мотора, бак для спуска воды из радиатора.

После отлета последней экспедиции на материк началась подготовка станции к сдаче новому коллективу. К маю 1938 г. все имущество аэродрома перевезли обратно на станцию. Домик базы к тому времени так замело снегом, что крыша его не была видна. Домик откопали и тоже вывезли на станцию. Грузы сосредоточили на берегу, чтобы не задержать погрузку парохода.

В честь наступающих выборов в Верховный Совет РСФСР, за девять дней подлинно стахановской работы, бригада механиков капитально отремонтировала трактор, находившийся в резерве. Проверили все цилиндры, пришабрили коренные и шатунные подшипники. Привели в порядок ходовую часть. Механизированный транспорт был сдан новой зимовке в полном порядке.

* * *

Работа на тракторах в северных условиях выявила ряд специфических трудностей, о которых следует предупредить всех арктических водителей и механиков.

Много мучились мы с заводкой тракторов. Обычные паяльные лампы не обеспечивали необходимого подогрева мотора. Заводка иногда продолжалась по 6—10 часов, изматывала людей.

Когда на Рудольф прибыла авиационная экспедиция, летчики снабдили нас авиационными лампами.

Эти лампы очень облегчили заводку тракторов.

На тракторах для подогрева надо иметь лампы «АПЛ-1», взамен обычных пятилитровых паяльных ламп.

Для быстрейшего запуска холодного мотора, можно впрыскивать через компрессионные краники или непосредственно под свечи — эфир, что облегчает запуск мотора.

При подогреве всасывающей трубы и коллектора приходилось обращать особое внимание на то, чтобы пламя не распространялось на головку цилиндров, особенно в местах, где проходят шпильки цилиндров. Стержни этих шпилек очень тонкие и от перегрева они часто лопались.

При подогреве масла в картере мотора лучше всего весь мотор накрывать брезентом, что сохраняет тепло и подогревает одновременно цилиндры. Если мотор не покрыт брезентом, греется один лишь картер. Испарения, выделяющиеся от нагрева масла, охлаждаясь, оседают на зеркале цилиндра, что потом затрудняет заводку и приводит к заеданию поршня.

Для мотора тракторов ЧТЗ и вездеходов НАТИ смазку надо иметь обязательно зимнюю. Из-за невозможности в северных условиях полностью прогревать мотор, летние масла, оставшиеся на рабочей поверхности цилиндра, очень густеют, что отрицательно сказывается при заводке моторов.

Применяющийся для смазки коробок скоростей вискозин в условиях севера, где нет теплых гаражей, непригоден. Вискозин настолько сильно густеет, что пока вся коробка скоростей не прогреется, он не разжижается, при этом невозможно включить ни одну скорость. Мы пользовались зимним нигролом с небольшим процентом автола. Вискозин вообще не следует завозить на полярные станции.

При остановке трактора с работающим мотором, не следует трактор ставить с уклоном в сторону карбюратора. При таком наклоне, когда трактор глохнет, его труднее заводить, так как бензин, заливаемый в краники, не попадает непосредственно в цилиндры и выливается наружу через отверстия в карбюраторе. Если ставить трактор с небольшим уклоном в сторону, где расположены магнето и вакуум-бачок, это облегчает заливку и подсасывание, а следовательно и заводку мотора.

При безгаражном содержании машин, их следует ставить на совершенно открытом месте, обдуваемом со всех сторон ветром, сняв все капоты. Если машину поставить в защищенное от вет-

ра место, ее заносит снегом настолько плотно, что перед запуском очень много времени уходит на откапывание и очистку мотора от снега.

До прилета полюсной экспедиции много трудностей было с заготовкой воды для охлаждения. Летчики снабдили нас антифризом, который был залит у них в моторы и имелся в запасных баках. Антифриз вывел нас из затруднительного положения. Смесь эта не замерзающая и вполне обеспечивает охлаждение мотора.

Все это следует учесть при эксплоатации тракторов и вездеходов на полярных станциях.

Опыт двухлетней работы на острове Рудольфа позволяет утверждать, что тракторы «Сталинец» ЧТЗ вполне отвечают требованиям полярных зимовок. Очевидно этот тип трактора — наиболее подходящий для работы на Крайнем Севере. Жаль только, что «Сталинец» обладает еще малой скоростью, которая невыгодна при переходах на большие расстояния. Нет сомнения, что в ближайшие годы тракторы на Севере будут применяться для перевозок по постоянным трассам на сравнительно большое расстояние (порядка сотен километров). Для таких перевозок потребуются тракторы с большими ходовыми скоростями.

Конструктивным недостатком трактора является то, что его заводка производится с помощью маховика. В маховике имеется ряд отверстий. Вставляешь ломик и ворочаешь им маховик. Дыры сильно разрабатываются. Часто приходится увеличивать диаметр ломика. Такая заводка тяжела и неудобна. Лучше было бы эти тракторы заводить либо с помощью стартера или хотя бы с помощью заводной ручки.

Обращает на себя внимание следующее обстоятельство. Все цилиндры имели характерные трещины, которые располагались на стороне, обращенной к соседнему цилиндру, и шли вдоль оси мотора. На лицевой стороне, где стоят заглушки, трещин не было. Это наводит на мысль, что заглушки следует переместить и ставить выше, на середине блока. Необходимость этого подтверждается тем, что на моторе «Л-6», где заглушки стоят на середине блока, при замерзании воды блок не разрывает, а выжимает только заглушки. Точно так же на головках цилиндров, где заглушки были поставлены недостаточно туго, при замерзании их выдавливало льдом, но трещины не возникали. Конечно, вывод этот требует внимательной технической проверки.

Учитывая арктические морозы и ветры, на тракторах следует оборудовать легкие утепленные кабины для водителей.

Практика показала, что ряд деталей на тракторе ЧТЗ является наиболее ходовыми и срабатывающимися. Эти детали надо запасать для ремонта и отправлять с материка вместе с тракторами. К ним относятся: головка цилиндра, прокладка головки, кольцо поршня, выхлопной клапан, коромысло, пружины клапана, заслонка подогрева, валик заслона подогрева, прокладки, сектор газа в сборе, шестерни масляного насоса, манометр, соединительная планка маховика, заклепки деталей, ферадо, болт с гайками, свеча запальная, лампочка и стекло фар, болты и др.

Это не значит, конечно, что другие детали брать не нужно. Перед отправкой в Арктику особенно тщательно надо следить за тем, чтобы с каждым трактором был отправлен полагающийся к нему полный комплект запасных частей. Надо обязательно брать запас болтов, которые всегда требуются и недостаток которых часто является причиной всяких недоразумений.

Вездеходы НАТИ в работе оказались неудобными, хотя и на них была проведена большая работа. Неудачна сама конструкция. Вездеходы поставлены на непрорезные лыжи, которые очень тяжелы и громоздки, что затрудняет само прохождение и работу на поворотах. Рулевое управление не усилено и поэтому ломаются секторы. Неудачна натяжка гусениц, находящаяся в зависимости от цепей Галля. Передача от ведущих колес также неудобна, так как

она построена по типу фракциона (передача трением). При больших морозах резина и само колесо сильно обледеневают, резина теряет эластичность, вследствие этого ведущие колеса сильно буксуют.

Кроме того вездеходы неэкономны в работе по снегу и на подъемах. Очень велик на них расход топлива, так как вездеход работает почти все время на второй скорости и переводить его на третью и четвертую скорость можно только при спусках или по плотному насту снега и льда. При этом мы снимали лыжи и шли на обычных передних колесах.

Во время весьма напряженной работы вездеходов по обслуживанию полюсной экспедиции, когда они курсировали между полярной станцией и аэродромом, в течение трех месяцев производился точный учет их работы. Приведем некоторые данные.

Средний расход горючего на один пройденный километр с учетом работы мотора на месте за три месяца составил 649 грамм, что значительно выше расхода по тракторам. К сожалению, такой же учет во время разгрузки пароходов провести не удалось.

На других зимовках расход горючего доходил в среднем до килограмма на 1 км.

Вездеходы НАТИ-В применяются сейчас в ряде мест на Крайнем Севере. При всех недостатках они все же справляются с экспедиционными работами и удовлетворительно работают на выгрузках и перевозках в пределах зимовки. Бессмысленно на легких вспомогательных перевозках (доставка людей, пищи, близкие поездки за водой) гонять тяжелые тракторы. В таких случаях вездеход необходим.

На крупных полярных станциях парк механизированного транспорта должен иметь несколько типов машин, каждый из которых рассчитан на определенный характер работ. У нас же, сейчас еще берут на Север все, что попадается под руку, не учитывая того, какой и где вид транспорта может работать.

В самое ближайшее время необходимо добиться стандарта в снабжении машинами полярных станций, что значительно облегчит завоз запасных частей.

Наши полярные станции сейчас уже вполне обжиты; хорошо известен характер местности, условия выгрузки, рельеф окружающих станцию мест, куда приходится отправлять экспедиции. Сообразно с этим надо и подбирать машинный парк.

На станциях с автобазами крупного значения необходимы трактора ЧТЗ — «Сталинец-60». Для работ местного станционного характера может быть использован не только вездеход НАТИ-В, но и трактор СТЗ. Следует только учесть, что трактор СТЗ не может работать на глубоком снегу. Там же, где, рельеф местности не особенно пересеченный, каменистый, где наст снега плотный, трактор СТЗ может работать вполне успешно.

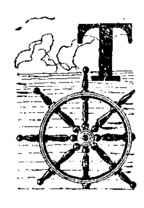
С каждым годом растет в Арктике сеть полярных станций на Северном морском пути. Увеличивается и механизированный транспорт на полярных станциях. Недалеко то время, когда трактор и вездеход завоюют на Севере то признание, в котором совсем недавно ему отказывали отдельные скептики.

Испытывая новые конструкции, надо смелее осваивать те типы механизированного транспорта, которые уже сейчас показали свою приспособленность к северным условиям. В частности, после небольших переделок трактор «Сталинец» Челябинского тракторного завода может претендовать на широкое использование его в Арктике.

Г. РОМАНОВ

Матрос I класса ледокольного парохода «Дежнев»

ПО КОМПАСУ



Трудно сказать, кто еще из моряков испытывает такое огромное чувство ответственности, какое испытываем мы, рулевые, стоя за штурвалом. Ведь мы отвечаем за корабль и весь его экипаж. Вот почему, когда заступаешь на вахту и берешься за штурвал, невольно проникаешься сознанием гордости за оказываемое тебе доверие.

Несмотря на свои 24 года, я уже имею шестилетний стаж плавания Северным морским путем; из них четыре года работаю рулевым. На наших мощных советских ледоколах мне не раз доводилось бороздить воды Баренцова, Карского, Лаптевых и других морей.

За эти годы я полюбил Арктику, которая привлекала меня еще с детства.

Плавая в Ледовитом океане, нам, рулевым, приходится быть особенно бдительным, смотреть, как говорится, «в оба», чтобы предостеречь судно от всякой опасности, которая может ему угрожать. А такие опасности в Арктике встречаются часто. Нам приходится бороться со льдами, вести судно в труднопроходимых местах (проливы), стараться не посадить его на банку (особенно в малоисследованных местах), выдерживать борьбу со штормами.

Как я работаю рулевым?

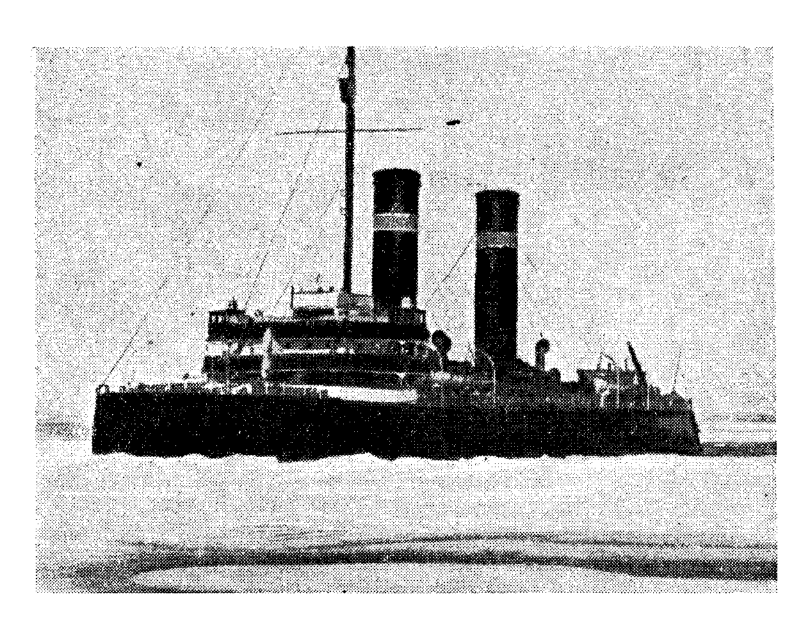
Такой вопрос мне часто задают и товарищи по работе и командование судном.— Расскажи,— говорят,— о своем опыте работы! Должен прямо сказать, что основной успех в работе решают, прежде всего, сознательное отношение к своим обязанностям и опыт, который дается, конечно, не месяцами, а годами.

Принимая вахту от сменного рулевого, который говорит мне, каким курсом надо вести судно, я прежде всего проверяю по компасу — правильно ли идет судно по заданному курсу? Затем все свое внимание сосредоточиваю на компасе. Для меня ясно, что каждое отклонение судна от курса удлиняет путь и, следовательно, вызывает лишние расходы топлива, смазочного материала, отнимает драгоценное время. Конечно, добиться того, чтобы судно шло строго по курсу — дело не легкое. Этому мешают и льды, и ветер, и течение и даже работа винтов самого судна (на ледоколе «Ермак», например, работают три винта: два в одном направлении, а третий — в противоположном).

Из практики своей работы я знаю, например, что если дует кормовой ветер,— судно (особенно ледокол) неустойчиво идет по курсу. В этом случае надо быть настороже, своевременно предупреждать отклонение судна от курса, не теряя ни одной секунды.

Судну часто приходится итти в разводьях между льдами. И здесь на долю рулевых приходится немало работы. Каждую минуту можно наскочить на льдину.

Особенно много хлопот нам доставляют пролив Вилькицкого и море Лаптевых. Помню в 1937 г., когда «Ермак» проходил мыс Челюскина, нам встретились тяжелые льды. Скорость составляла в среднем 8 миль в час. Ни на секунду штурвал не оставался без движения, только и успевай ворочать им. Едва успеешь обойти льды, как надо снова положить судно на курс. Ма-



Ледокол «Ермак» в проливе Вилькицкого

лейшее упущение грозит повреждением кораблю или потерей скорости. Бдительность, и еще раз бдительность — таков мой девиз. Надо зорко смотреть вперед и в то же время внимательно следить за показаниями стрелки компаса.

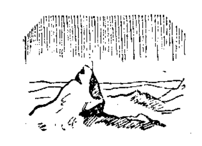
Но самое сложное дело — это вести судно в условиях шторма. Мне не раз приходилось попадать в 10-балльный шторм. В такой шторм попал «Ермак» в Гренландском море, возвращаясь с героической четверкой папанинцев в Ленинград. Огромные валы обрушивались на борт ледокола, его бросало во все стороны, крен достигал 50°. Достаточно было одной большой волны и порыва ветра, чтобы сбить судно с курса. В этих случаях надо заблаговременно предупреждать отклонение. И если я вижу, что на борт судна накатывается волна, я немедленно «кладу на борт руля» в ту же сторону и настолько, насколько мне подсказывает мое чутье, в зависимости от величины волны. Вообще, в нашем деле имеет большое значение чувство понимания обстановки, в которой оказывается судно.

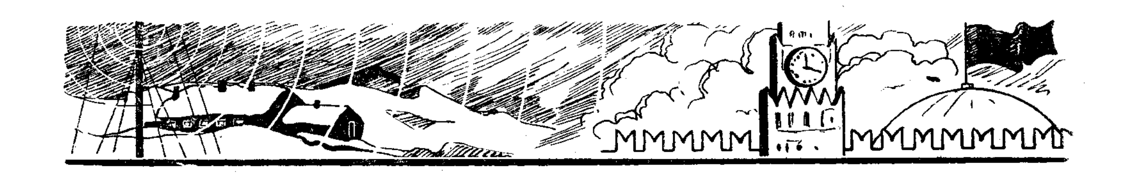
Простояв за штурвалом один час, мы сменяемся. Следующий час мы заняты на палубных работах. Тут и ремонт такелажа, и крепление грузов, окраска и уборка. Этот час я стараюсь как можно лучше, производительнее использовать. В этом смысл моей стахановской работы. Высоким званием стахановца я дорожу. Моя цель — в совершенстве овладеть искусством вождения кораблей в Арктике.

Северный морской путь имеет огромное стратегическое значение.

Партия и правительство окружили нас, полярников, исключительной заботой и вниманием, создали жизнь советской молодежи счастливой и радостной.

И если только на нашу родину нападет враг, мы поведем корабли сквозь льды на защиту границ Советского Союза, дадим сокрушительный отпор каждому, кто попытается посягнуть на счастье народов, строящих коммунизм.



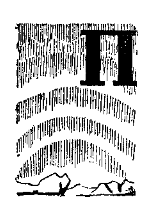


Жизнь полярных станций

ПОЛЯРНЫЕ СТАНЦИИ ГОТОВЯТСЯ К НАВИГАЦИИ

(Сообщения, переданные по радио)

ОСТРОВ БЕЛЫЙ



Полярная станция на острове Белом расположена на трассе, по которой проходят все суда, следующие Северным морским путем.

В навигацию 1939 года станция должна аккуратно обслуживать проходящие суда радиомаяком, радио-связью, гидрометеорологическими и ледовыми сводками. В темное время свет от маяка на острове Белом укажет караванам безопасный путь. Наша станция будет также обслуживать летающие в этом районе самолеты.

Коллектив полярной станции, в ответ на призыв рабочих завода «Красный Пролетарий» и героических полярников-седовцев, включился в социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки. Он взял на себя обязательство всю порученную работу выполнить своевременно, аккуратно, с оценкой на «отлично». Своей скромной работой коллектив хочет участвовать в выполнении задания партии и правительства, в превращении к концу третьей пятилетки арктического бассейна в нормально действующий водный путь.

Выступление на XVIII съезде ВКП(б) одного из лучших полярников — тов. Папанина — наш коллектив встретил с огромным энтузиазмом. Обещание, данное им руководителям партии и правительства, вызвало горячий отклик в сердцах всех полярников. Наш коллектив решил усиленно бороться с полярной стихией, чтобы оправдать обещание тов. Папанина.

Для выполнения взятого обязательства необходима бесперебойная и четкая работа людей и аппаратуры.

Механики нашей станции, не прекращая текущей работы, отремонтировали двигатель «Л-6», устанавливаемый на шлюпке, подвесные шлюпочные двигатели «Архимед» и «Искра», отремонтировали три лебедки и подготовили их на тот случай, если придется срочно вытаскивать мелкий флот на берег, спасая суда от шторма. Подготовлена также запасная динамо-машина для ветродвигателя, капитально ремонтируется мощный двигатель «ЗИС-5».

С наступлением теплого времени приступим к ремонту наших зданий и мелкого флота.

Наш световой маяк находится в хорошем состоянии. Навигацию мы встретим с отлично подготовленными силовыми установками: ветродвигатель, нефтяной двигатель «Коммунист», двигатель «ЗИС» полностью обеспечат электроэнергией радио- и свето-маяки, радио-передатчики, а также бытовые нужды.

Радиотехники подготовили всю радиоаппаратуру. В радиопередатчике «Норд-К», например, трансформаторные сосуды пропускали масло. Радиотехники сделали их новые, причем на два месяца раньше намеченного срока. Испытания дали хорошие результаты.

Гидрометеорологические наблюдения

проводятся у нас аккуратно, аппаратура вполне готова к навигации.

Попутно с подготовкой к навигации и во время обслуживания ее коллектив обязался своими силами построить деревянную плотину длиной в 35 м, а высотой до 2 м. Назначение плотины — задерживать пресную воду, так как доставка ее на станцию связана с большой затратой времени и сил. Для плотины заготовлены бревна из собранного на берегу плавника.

Весь коллектив взял на себя индивидуальные обязательства и выполняет их хорошо. Это служит залогом успешного выполнения работы и по проведению навигации.

Лучшими ударниками-стахановцами на нашей станции являются — гидрометеоролог И. Д. Козлов, радиотехник А. К. Мильштейн и механик П. А. Лепихин.

Станция посредством радио связана с любимой родиной. Коллектив станции постоянно находится в курсе всех событий. Вместе со всей страной мы участвуем в социалистическом строительстве, преодолеваем трудности на пути к коммунизму.

Начальник станции **И. Битрих**

МЫС МЕДВЕЖИЙ

Полярная станция на мысе Медвежьем готова в любое время выполнить все, что потребуется для успеха навигации.

Готовясь к навигации, коллектив станции, наряду с действующим агрегатом, установил второй, новый, который был завезен еще в 1938 году. Сейчас подготавливается новая анодная батарея. Проверены действующие силовые анодные аккумуляторы, проверена и отремонтирована вся аппаратура.

Благодаря проводившимся зимой занятиям наши полярники изучили вторые специальности и теперь свободно могут заменять друг друга. Этим станция гарантирована от срыва работ при различных непредвиденных случаях. Если коллектив получит какое-нибудь сложное специальное задание, один работник сможет выполнить всю работу станции, а остальная часть коллектива может быть переброшена на другую работу.

Старший по зимовке **А. Сивохин**

ОСТРОВ КОТЕЛЬНЫЙ

Полярная станция на острове Котельном готовится к навигации 1939 г.

Наш мелкий флот находится в полной исправности. В конце марта к нам два раза прилетал самолет «Н-29». Обслуживали мы эти оба рейса хорошо.

С наступлением теплого времени мы проконопатим новый дом, переложим две печи, построим новую баню. Товарищей, которые приедут к нам для пополнения нашего штата, мы поместим в новом, теплом и уютном доме.

Сейчас на станции всего три человека.

В начале навигации штат увеличится. Мы обещаем вместе с новыми товарищами хорошо обслужить навигацию 1939 г.

Старший по зимовке **М. Пронин**

ЮГОРСКИЙ ШАР

Полярная станция Югорский Шар заканчивает подготовку к навигации.

Отрегулированы передатчики, повешены две новые антенны. В радиорубке осталось устранить только мелкие недостатки. Ремонт двигателей закончен. Механики промыли мощную силовую батарею, сменили электролит. На мысах Гребень и Яросель подготавливаются к навигации светомаяки. Для

производства гидрологических работ во время навигации ремонтируется имеющийся у нас катер.

Всю зимнюю программу работ станция выполнила. Полярники, кроме того, брали на себя индивидуальные соцобязательства, которые также выполнили. Например, мы провели профильное измерение толщины льда поперек пролива. Для этого пробили и измерили 17 лунок.

Метеоролог и аэролог хорошо выполнили все арктические наблюдения.

Радиотехник Зеленков принял весь съездовский материал. Он ежедневно принимает радиобюллетень. Благодаря этому наши полярники постоянно следят за жизнью нашей страны и за международными событиями.

Предстоящую навигацию мы постараемся обслужить отличной, бесперебойной радиосвязью и светомаяками.

Полярники Югорского Шара приложат все силы для того, чтобы быстрее выполнить задание партии и правительства — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Начальник станции **К. Журавлев**

ЗАЛИВ БЛАГОПОЛУЧИЯ

Жизнь нашей полярной станции течет размеренно. И в хороший ясный день, и в метель, и в полярную ночь, точно в определенные часы мы четыре раза в сутки проводим наши наблюдения и передаем сводки погоды.

Наш коллектив состоит всего из 3 человек. В 6 часов звонок будильника возвещает нам о начале дня. Я, как гидрометеоролог, в семь часов делаю первые наблюдения, а в семь с четвертью радист передает сводку погоды. До обеда день бывает заполнен интенсивной работой. Радист, он же механик, т. Щелков принимает радиограммы, заряжает аккумуляторы. Повар-служитель т. Ручьев готовит обед, кормит свинью и выполняет тысячи мелких хозяйственных работ. На заливе ежедекадно раздаются взрывы. Это мы рвем лед для определения температуры воды и измерения толщины льда. В хорошую погоду мне приходится часто ездить на собаках на мыс Опасный и наблюдать там за состоянием льда, в плохую погоду — подсчитывать таблицы, подготавливая материал для отчета зимовки.

В 13 часов провожу второе наблюдение. После этого обедаем. В наше меню входят: свежая картошка, мясо, лук и различные приправы; это исключает всякую возможность появления цынги.

После обеда каждый занят своими делами: топкой печей, осмотром капканов, чтением.

В 19 часов — третий срок наблюдений и передачи сводок. После ужина слушаем концерты из Москвы, играем в домино, шахматы, на биллиарде. Ежедневно слушаем передачу арктических известий с Диксона. В час ночи мы с радистом встаем, чтобы передать четвертую сводку. Этот распорядок сохраняется только при обычной, нормальной работе. Когда же мы обслуживаем перелеты, приходится передавать сводки восемь раз в день. Тогда и порядок нашей жизни несколько меняется.

Коллектив нашей станции соревнуется с коллективом Русской гавани. Обязательства свои мы выполняем. За время предсъездовского соревнования мы провели десятисуточную серию дополнительных наблюдений, а также выполнили и другие обязательства.

Вместе со всей страной мы включились в соцсоревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Взяли на себя обязательства сверх плана выполнить целый ряд научных, строительных и других работ.

Радист Щелков принял все материалы XVIII съезда партии; это дало нам возможность изучать доклады товарищей Сталина, Молотова, Жданова и все материалы съезда; прочесть речь

товарища Папанина и остальные материалы. Регулярно слушаем «Краткий курс истории партии», передаваемый Диксоном. По последним известиям следим за жизнью нашей родины.

В нашей библиотеке неважный подбор книг. При организации станции в 1936 г., библиотеку не успели сгрузить, поэтому у нас нет таких классиков, как Лев Толстой, Достоевский, Чехов, Диккенс, Шекспир, очень мало произведений Горького, нет энциклопедии и других словарей. На маленькие станции книг нужно засылать не меньше, чем на большие, так как среди пятнадцати человек можно организовать различные кружки или развернуть другую культработу, а при трех зимовщиках этого сделать почти нельзя. Поэтому чтению здесь уделяется больше времени, чем на больших станциях. Газеты нужно засылать не отдельными номерами, а годовыми комплектами. Нужно проявить больше внимания к полярникам при подборе книг. Теперь полярники зимуют по два-три года и оставлять их без литературы нельзя.

Старший по зимовке **Б. Лазарев**

МЫС ВАНКАРЕМ

Полярная станция Ванкарем к навигации уже готова. Оборудование и аппаратура станции в исправности. При первом запросе о ледовой обстановке судам своевременно будет послан исчерпывающий ответ, дан пеленг и т. д.

Наше складское помещение готово принять новые грузы.

На объединенном собрании полярной станции и фактории мы обсудим вопросы о готовности к навигации, об устройстве баз, о выборе мест для причала кунгасов с грузами и т. д.

Включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, коллектив станции взял на себя обязательство отлично обслужить навигацию 1939 г. Это обязательство мы выполним с честью.

Старший по зимовке **Б. Блонский**

МЫС ЖЕЛАНИЯ

Станция на мысе Желания готова к навигации 1939 г.

Коллектив станции еще по дороге с Большой Земли решил образцово провести зимовку.

Осенью, еще засветло, мы выполнили все неотложные наружные работы. Во время полярной ночи привели в порядок силовое хозяйство, аппаратуру, изготовили запасные части, некоторое оборудование реконструировали.

Шесть месяцев упорной и систематической работы дали положительные результаты: каждый уголок нашего хозяйства сейчас приведен в отличное состояние.

За все время в работе радиосвязи не было ни одного срыва сроков. В первом квартале план приема-передачи выполнен был на 159%.

Основным источником электроэнергии является ветродвигатель. За все время у него не было ни аварий, ни простоев. Он находится в хорошем состоянии. Силовой резерв у нас состоит из четырех двигателей внутреннего сгорания: два «Урала» и два «Л-6». Все они вполне готовы к работе.

Отдельные части радиомаяка значительно обновлены. Состояние его хорошее.

Приборы и оборудование научной группы проверены на практической работе. Простоев и аварий и на этом участке не было. Как плановые, так и сверхплановые работы выполняются аккуратно в сроки.

За это время в хозяйстве станции появилось несколько новых построек: собачник, помещение для угля, наблюдательный пункт. Кроме того, ремонтируются жилые помещения, отремонтирована вся мебель.

Хорошее состояние хозяйства и научного оборудования, а главное, большевистское стремление всего коллектива выполнить порученную ему работу как можно лучше, дают основание предполагать, что станция хорошо обслужит навигацию 1939 г.

Начальник станции **И. Косов**

МЫС ЧЕЛЮСКИНА

На мысе Челюскина уже круглые сутки не заходит солнце. С наступлением полярного дня наша полярная станция стала работать еще интенсивнее, чем в темные, пуржливые дни полярной ночи. Полярники мыса Челюскина ведут большую научно-исследовательскую работу по метеорологии, гидрологии, аэрологии, гидрографии, земному магнетизму. Радиостанция поддерживает четкую и непрерывную связь с Большой Землей. Благодаря ее хорошей работе мы постоянно находимся в курсе всей жизни нашей родины и международных событий.

Вместе со всей страной ее сыны, несущие почетную вахту на 77 параллели, отмечали победами исторический XVIII съезд большевиков.

Большинство зимовщиков перевыполняет научно-производственные программы станции, вкладывая свою лепту в дело изучения и освоения Северного морского пути. Все полярники изучают материалы XVIII съезда ВКП(б).

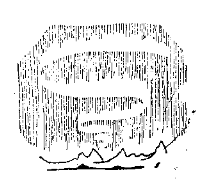
Включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки станция усиленно готовится к предстоящей навигации. Вся аппаратура радиомаяка тщательно проверена, двигатели отремонтированы, само здание утеплено. Радиомаяк прошел все испытания и готов в любую минуту обслуживать суда и самолеты.

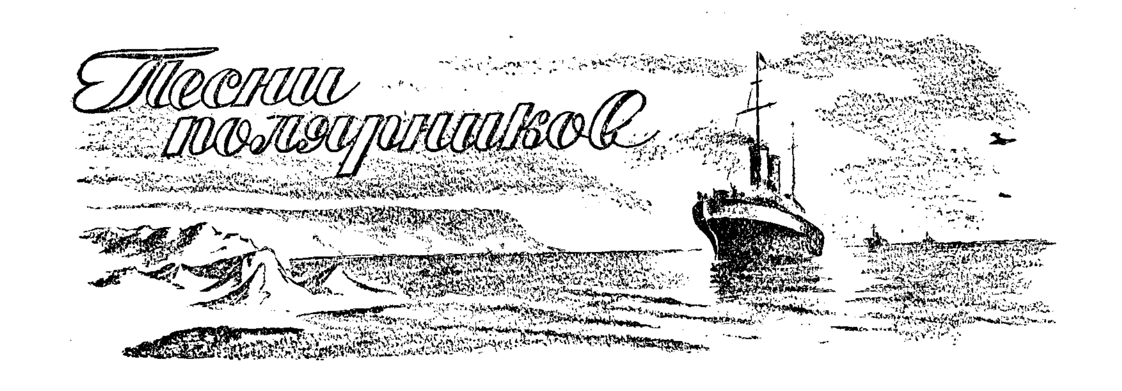
К началу навигации будет закончено строительство электросветомаяка, высотой в 15 метров. В темное время он будет освещать путь ледоколам и пароходам, идущим Северным морским путем.

По заданию руководства Главсевморпути мы начали строить выделенный радиоприемный пункт. Для этого необходимо разобрать два дома, увезти их за пять км на новое место и там их снова собрать.

Все полярники бодры, здоровы и дружно работают, выполняя задание партии и правительства по превращению Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.

Начальник станции
С. Степанов





АЛЕКСЕЙ СУРКОВ

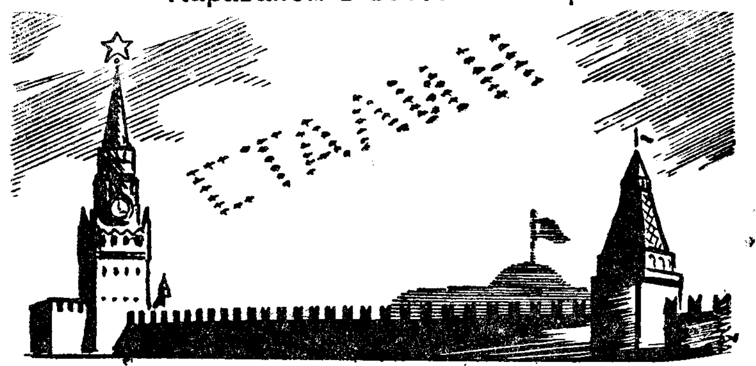
ПОБЕДИТЕЛИ ЛЬДОВ

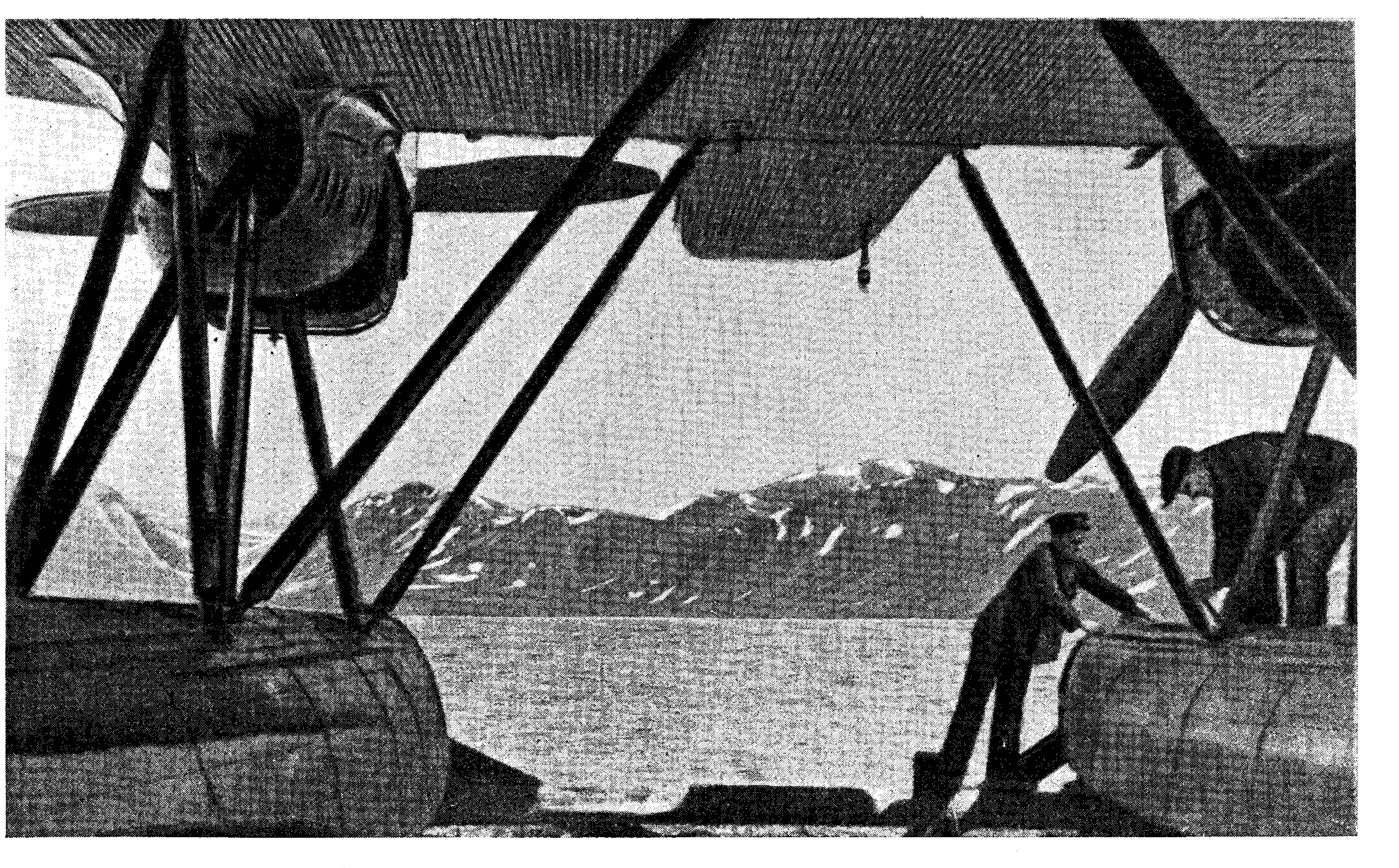
На рассвете мы подняли трапы,
— До свидания, Большая земля.
Сквозь торосы, с Востока на Запад,
Положили мы курс корабля.
Пусть поля ледяные торосит,
Пусть волна набегает, гудя.
Выше бури наш флагман проносит
Имя Сталина —
Имя вождя.
Красный флаг, выше облака вейся,
Бей по борту, седая волна.
Самых смелых в полярные рейсы
Посылает родная страна.
Пусть поля ледяные торосит,
Пусть волна набегает, гудя.
Выше бури наш флагман проносит
Имя Сталина —
Имя вождя.
Раздвигая седые туманы,
Разбивая тяжелые льды,
По знакомым путям караваны
Мы проводим до чистой воды.
Пусть поля ледяные торосит,
Пусть волна набегает, гудя.
Выше бури наш флагман проносит
Имя Сталина —
Имя вождя.
Взвейся соколом, песня отваги,
До родимой Москвы долети.
Гордо подняты красные флаги
На великом полярном пути.
Пусть поля ледяные торосит,
Пусть волна набегает, гудя.
Выше бури наш флагман проносит
Имя Сталина —
Имя вождя.

АЛЕКСАНДР ЖАРОВ

ДЛЯ ТЕБЯ, СТРАНА РОДИМАЯ

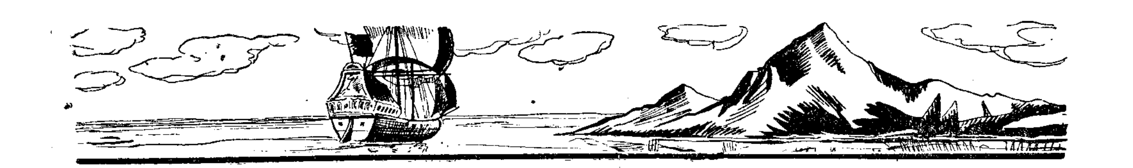
Для тебя, страна родимая,
Мы пришли на край земли.
Все пути непроходимые,
Все моря полярники прошли.
Самым кратким путем
Круг полярный пройдем,
Смелых глаз не смыкая в дозоре.
Самым кратким путем
Корабли проведем
Караваном в восточное море.
Враг напасть на нас готовится,
Нам грозит грозой войны.
Наш полярный путь становится
Неприступной крепостью страны.
Самым кратким путем
Круг полярный пройдем,
Смелых глаз не смыкая в дозоре.
Самым кратким путем
Корабли проведем
Караваном в восточное море.
Воля сталинская сладила
Со стихией ледяной.
И привет Москве по радио
Шлет радист в ответ на позывной.
Самым кратким путем
Круг полярный пройдем,
Смелых глаз не смыкая в дозоре.
Самым кратким путем
Карабли проведем
Караваном в восточное море.
Запевай, страна родимая,
Песню северных побед.
Для тебя, непобедимая,
В полночном крае вспыхнул свет.
Самым кратким путем
Круг полярный пройдем,
Смелых глаз не смыкая в дозоре.
Самым кратким путем
Корабли проведем
Караваном в восточное море.





Бухта Провидения. Подготовка самолета к спуску на воду

«Советская Арктика»



Русские путешественники и исследователи Арктики

Вл. ПОПОВ-ШТАРК

РУССКИЕ КОЛУМБЫ АРКТИКИ



История исследования Арктики богата беспримерными подвигами и отвагой русских людей. Русские люди осваивали Арктику и с суши, и с моря еще задолго до попыток англичан, голландцев, норвежцев, американцев и других. Своими смелыми походами на Крайний Север они завоевали право на первенство замечательными открытиями и исследованиями. Огромные труды их и понесенные жертвы во имя своей родины навсегда останутся в памяти народной.

Русские полярные путешественники сделали для освоения Арктики в общей сложности неизмеримо больше, чем все иностранные вместе взятые. Недаром автор сочинения: «Путешествие по Сибири и Ледовитому морю», исследователь Чукотского полуострова в 1820—1824 гг., Ф. Врангель открывает свой обширный вводный очерк, посвященный русским исследователям полярных стран, следующими словами:

«Обширное пространство земного шара, заключающееся между Белым морем и Беринговым проливом почти на 45° долготы по матерому берегу северной Европы и Сибири открыто и описано Россиянами. Все покушения мореплавателей других народов проникнуть Ледовитым морем из Европы в Китай или из Великого океана в Атлантический ограничены на запад Карским морем, на восток меридианом мыса Северного; непреодолимые препятствия, останавливавшие иностранцев в дальнейшем плавании, преодолены (были) нашими мореходами; они более привыкли к суровости климата и пользовались всеми средствами, которые представляла им смежность с Россиею Сибири... В то время берега от Белого моря до реки Оби были уже известны Россиянам. Ладьи их (в последней половине XVI столетия) ходили из Белого моря и реки Печоры через Карское море до рек Оби и Енисея»...

В дореволюционное время русским путешественникам и исследователям Севера не уделялось должного внимания,— их опыт не обобщался, труды их в свет не выходили, материалы многих выдающихся русских экспедиций распылялись по архивам и часто совершенно забывались. Царские чиновники, преклоняясь перед всем иноземным, не давали себе труда разобраться в трудах русских исследователей Севера. А те немногие книги, которые вышли в свет, отдавали предпочтение иностранным экспедициям, тем самым извращая действительную историю исследования Арктики, принижая роль русских людей, которым по праву принадлежит первенство плаваний по северным морям и рекам.

Если мы возьмем одну из первых сводных русских работ по истории исследования Арктики — «Хронологиче-

скую историю всех путешествий в северные полярные страны», составленную Василием Берхом (СПБ 1821 г.), то увидим, что из 80 повествований о полярных исследователях 65 падают на иностранные имена и лишь 15 на долю русских.

Лишь после Великой Октябрьской социалистической революции труды русских исследователей Севера получают всенародное признание. Однако и в наше время в литературе об Арктике иногда смазывается роль русских людей Севера.

Так, в последней свободной работе В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики», выпущенной в свет Издательством Главсевморпути в 1936 г., преобладают материалы, посвященные иностранным исследователям Арктики. И здесь дела, труды, отвага, смелость и жертвы русских людей заслоняются деятельностью англичан, голландцев, скандинавов и др.

Кто же были бойцы многих отрядов русского народа, завоевывавших Арктику в упорных вековых боях со льдами, снежными пургами, с бездорожьем, с темью и холодом?

Среди них мы видим десятки и сотни имен, начиная с русских поморов и кончая позднейшими исследователями Севера. Так, еще в 1633 г. русский помор Иван Ребров совершил морское плавание из устья реки Лены на восток и открыл устье реки Яны. В 1636 г. он плавал на парусном судне морем от устья реки Яны до устья реки Индигирки, впервые открыв устье этой реки. В последующие годы он совершает смелые плавания от устья Индигирки к устьям Лены и Оленека.

В 1637 г. казак Елисей Буза отправился «осмотреть реки, текущие в Ледовитое море». Из устья реки Лены он дошел до устья Оленека, побывал в 1638 г. на реке Яне, а в 1639 г. дошел морем до реки Чондон. Путешествие Елисея Бузы длилось около шести лет и, несомненно, было богато географическими открытиями. Но его исследования и открытия никем не были описаны — от них остался лишь один скупой маршрут.

В 1638 году, когда Елисей Буза вошел в устье Яны, казак Иванов Постник открыл реку Индигирку, основал на ней острог и оставил в нем 16 своих спутников. Они построили два коча, в 1639 г. вышли по Индигирке в Ледовитое море и, в свою очередь, открыли устье реки Алазеи, доставив о ней достоверные сведения.

На Колыме в 1644 г. плавал известный по сибирским летописям якутский казак Михайло Стадухин. Он основал вблизи от устья Колымы Нижнеколымский острог, служивший впоследствии базой для работ экспедиций русских моряков-гидрографов братьев Лаптевых, Геденштрома-Санникова, Биллингса-Сарычева, Врангеля-Матюшкина и многих других. Стадухин первый доставил сведения о чукчах, об одном большом острове, лежащем в море, на который они переезжают зимою в течение одного дня в оленьих упряжках по льду и добывают там моржовые бивни. Остров этот оказался впоследствии маленьким Крестовым из группы Медвежьих островов.

Первое плавание к востоку от Колымы было предпринято еще в 1646 г. артелью промышленников под предводительством Исая Игнатьева, родом из Мезени. Игнатьев достиг неизвестной губы, вход в которую был обозначен двумя материковыми скалами. По всем признакам, Исай Игнатьев достиг Чаунской губы. Кроме того, промышленники открыли новый промысел моржового «зуба», который сыграл большую роль в поисках и открытиях сибирскими казаками и промышленниками полярных островов, служивших местом обитания моржей. Там же велись поиски другого ценного вида сырья для резных изделий — мамонтовой кости, в изобилии добывавшейся, главным образом, на Новосибирских островах. Все это послужило не менее важным поводом для освоения островов Восточно-сибирского моря и дальнейших важных географических открытий русских людей в этом участке Арктики.

В 1647-1648 годах была организована своего рода торгово-промысловая

морская экспедиция. В этой экспедиции участвовал тот самый казак Семен Дежнев, который впоследствии обошел северовосточную оконечность Азии, явившись, таким образом, первым из посетивших этот важный участок Северного морского пути.

Эта группа русских людей, как и Стадухин, искала возможности пройти морем к устью Анадыря, но ни Стадухин, ни Дежнев в первое свое плавание не достигли поставленной цели. Это не остановило, однако, Дежнева от дальнейших попыток добраться до устья Анадыря. В 1648 г. он отправился туда морем на семи кочах. Судьба плавания четырех кочей осталась неведомой, но известно, что в это второе плавание над остальными тремя кочами начальствовали Семен Дежнев и Семен Анкудинов.

Плавания Дежнева сыграли крупную роль в деле первичного освоения Арктики. Дежнев показал себя первоклассным для своего времени полярным мореходом и исследователем, так как его «сказка» (сказ — отчет), поданная им впоследствии в Якутскую канцелярию, хотя и не полно, но с достаточною основательностью описывает его морской поход вокруг Чукотского полуострова, во время которого он впервые прошел через пролив, достигнутый 80 лет спустя прославленным Берингом и названный капитаном Куком именем Беринга. Единственным же географическим памятником отважному Дежневу осталось на карте Арктики географическое название «мыс Дежнева».

В 1649 г. отряд казаков под командой сотника Булдакова был послан из Якутска в «студеное море» на кочах по Лене, но в устье реки встретил мощные льды и стоял здесь 8 дней, будучи затерт льдами.

Здесь он встретил еще 8 кочей, с казаками и промышленниками, готовыми выйти в море, как только оно очистится ото льда. Мало того, в другом месте (в Омолоевой губе) Булдаков встретил еще четыре других коча, которые шли из Колымы в Индигирку. Это показывает, что русские люди бывали здесь часто и осваивали один участок за другим.

Борясь со льдами и претерпевая всяческие лишения, Булдаков все же достиг Хромской губы, но здесь отжимным ветром его кочи вместе со льдами отнесло в море, а когда через пять дней ветер стих, то кочи в третий раз вмерзли во льды. Тогда булдаковцы, погрузив сколько можно было провианта в сани, пешком направились к матерому берегу, с величайшей трудностью преодолевая торосы и разводья и слыша за собой треск раздавливаемых льдами своих суденышек. Изнуренные голодом, стужей, непомерным напряжением физических сил и цынгой, они добрались, наконец, до берега близ устья Индигирки и, продолжая путь вдоль этой реки, достигли Уяндинского зимовья, где и зазимовали.

Далее мы встречаемся с именами Ивана Реброва, Никиты Мальгина, Андрея Воропаева, Якова Пермякова, Меркурия Вагина, Василия Стадухина и многих других отважных путешественников, плававших по рекам Крайнего Севера и северным морям еще в XVII веке.

Среди исследователей XVIII в. мы встречаем имена Ивана Вилегина и Григория Санкина (1720), Федота Амосова (1723 г.), казацкого полковника Шестакова (1726), «сочинившего» одну из первых карт приянского и приколымского района полярного моря, напечатанную впоследствии в Париже географами Делилем и Буаш, имена Алексея Маркова и Григория Кузякова (1744 г.) и др.

В 1725 г. по указу Петра Первого была снаряжена камчатская экспедиция Беринга-Чирикова (1725—1730), впоследствии развернувшаяся, как известно, в Великую Северную Экспедицию (1733—1743 гг.).

В Великую Северную Экспедицию во главе с Берингом входило 570 человек. Этой экспедицией была проделана огромная исследовательская работа в многочисленных районах Крайнего Севера от Белого моря и далее к востоку до Берингова пролива.

Среди моряков этой экспедиции мы насчитываем множество славных имен и славных дел русских людей. Некоторые из них, как Прончищев с женой, Ласиниус сложили там свои головы, другие отдали этому делу лучшие свои годы и силы. Лейтенанты Муравьев и Павлов, Скуратов и Сухотин, Малыгин и Овцын, штурманы Челюскин и Минин, братья Дмитрий и Харитон Лаптевы, флотский мастер Кошелев и многие другие — мужественно боролись с суровыми условиями тогдашних полярных зимовок, широким фронтом от Белого моря до Берингова пролива охватив исследовательскими работами Ледовитые моря.

Тот же Врангель так характеризует работу этих русских исследователей Арктики: «Подвиги лейтенантов Прончищева, Ласиниуса, Харитона и, в особенности, Дмитрия Лаптевых, заслуживают удивления потомства. Журналы этих деятельных моряков, конечно, во многом недостаточны. Мало или почти вовсе не знакомят они нас с обитателями Сибири, не касаются предметов физических и естественной истории, и самое производство описи оставляет желать еще многого. Но это не умаляет достоинства их в глазах справедливого потомства, видящего в недостатках — одно несовершенство средств того времени».

Наряду с этим, необходимо вспомнить также значительную категорию военных геодезистов, внесших значительный вклад в дело освоения Арктики. Среди них видное место занимают имена геодезии-сержанта Андреева, Леонтьева, Лысова и Пушкарева — старательных и добросовестных обследователей Новосибирских и Медвежьих островов, открытие которых досталось столь дорогой ценой сибирским казакам и промышленникам.

Еще позже на смену морякам Великой Северной Экспедиции пришли новые русские моряки и исследователи. То были Геденштром, Санников, Биллингс, Сарычев, Матюшкин, Козьмин и многие другие. Как первые, так и вторые оставили журналы и даже целые сочинения, позволяющие нам видеть результаты их труда и наблюдений.

* * *

Все вышеперечисленные русские исследователи работали в Азиатском секторе Арктики. Обратимся теперь к западному сектору и бегло проследим, как развертывалась деятельность русских людей по освоению Баренцова и Карского морей, их побережий и островов.

Мурманское, беломорское и карское побережья были раньше всего освоены русскими поморами, которые прочно осели в Коле, в Холмогорах, в Мезени. Одновременно начались и открытия промышленниками-зверобоями островов этих морей. По крайней мере, все иностранцы — голландцы, англичане, скандинавы, где бы они ни высаживались в своих поисках вожделенного пути в Китай и Индию, везде натыкались на следы пребывания здесь русских промышленников. То были либо одинокие мемориальные кресты поморов, которыми они отмечали место своих зимовий, либо гробы с костями погибших от цынги, либо опустевшие становища с остатками предметов лова или быта. Так было и на Колгуеве, так, и в особенности, на Новой Земле, открытой и опромышлявшейся русскими с весьма давних пор. Множество мысов, проливов и других заметных и характерных физико-географических точек Новой Земли, носили уже свои типично-русские географические названия, как например Спорый Наволок, Гусиная Земля, мыс Доходы и т. п.

Поморы, слывшие под именем «груманланов», избрали своей специальностью китовые и моржовые промыслы на отдаленном Шпицбергене. Из среды их выдвинулись замечательные исследователи и первооткрыватели.

Взять хотя бы мезенца Федота Рахманина, который во второй половине XVIII в. 26 раз зимовал на Новой Земле, шесть раз на Шпицбергене, кроме того, пять лет посвятил плаваниям на Енисей. Или олончанина Савву Лошкина, который обошел в простом карбасе вокруг Новой Земли и впервые тем

доказал, что это остров. Сюда же относится и открытие помором Чиракиным Маточкина Шара, сделанное им без чьего-либо специального посыла в 1767 г. Первый научный исследователь Новой Земли штурман Федор Розмыслов, проверявший географическое открытие Чиракина, подтвердил его. Штурман Розмыслов и новоземельская экспедиция горного чиновника Лудлова на одномачтовом судне «Пчела» под командой штурмана Поспелова (1807), продолжали славное дело освоения Новой Земли, начатое русскими поморами.

Новую веху в исследовании этого мощного барьера, преграждающего путь в Карское море, создало четырехкратное плавание в Баренцовом море русского военного моряка Федора Литке (1821—1824 гг.), которому хотя и не удалось обогнуть Новую Землю ни с севера, ни с юга, но который, тем не менее, довольно тщательно обследовал и заснял западное новоземельское побережье.

Нужна была «поморская смекалка» и воля к победе выдающегося русского исследователя, штурмана Пахтусова, чтобы со слабым снаряжением и огромной затратой сил прорваться, наконец, на восточное побережье Новой Земли и осветить его, засняв значительную часть береговой линии. Вторичное плавание Пахтусова, на этот раз с Циволькой, дополнило и обогатило научные сведения о ней. Но это стоило жизни Циволке на острове, а Пахтусову — вскоре по возвращении в Архангельск.

В то же время груманланы обживали и опромышляли Шпицберген. Они хаживали туда еще до 1596 г., т. е. до голландцев. Так, русский кормщик Павел Никитин и другие плавали туда на промыслы из Колы ежегодно. В удачные годы они добывали в западной части Груманта до 1 200 голов моржа, промышляли также оленя, песца, тюленя, белуху и гагачий пух.

Когда А. Харитонов, автор «Заметок Шенкурца» («Архангельские промышленники на Груманте», Отеч. Записки, 1849 г., октябрь), спросил одного помора, отчего не боятся они плавать в карбасе так далеко от берега, зная, что при этом рискуют жизнью, седобородый старик отвечал на его вопрос с поморским лаконизмом: «не те спины у груманланов, чтобы бояться океана!»

Таким именно отважным груманланом был кормщик Алексей Химков и его спутники Иван Химков, Федор Веригин и Степан Шарапов, пустившиеся туда в 1743 г. из Мезени.

История Химкова — одна из немногих историй о русских мореходах, которой посчастливилось быть записанной современником, по имени Ле-Руа, французом по происхождению, попавшим впоследствии в Россию. Маленькая книжка эта, появившаяся в Петербурге, была выпущена (в 1772 г.) под пространным названием «Приключения четырех российских матрозов, к острову Ост-Шпицбергену бурею пронесенных, где они шесть лет и три месяца прожили» [1].

Случилось это так. В 1743 г. мезенский промышленник Еремий Окладников снарядил судно и отправил на нем 14 человек поморов на Грумант для промысла моржа и кита. Восемь дней плаванию судна способствовали благоприятные ветры, но на девятый задул встречный, и они вместо того, чтобы достигнуть западной стороны Груманта, были прибиты к юго-восточным его островам, слывшим среди поморов под названием Большого и Малого Берунов, именно к тому из них, который носит ныне на карте Арктики название острова Эдж.

Мореходы вспомнили, что их предшественники, тоже мезенские промышленники, собираясь однажды зимовать на этом острове, завезли сюда лес для

[1] Рассказ этот получил впоследствии широкое распространение. Известно, по крайней мере, что он появился на русском языке в «Журнале для чтения воспитанников военно-учебных заведений» (1846 г.), в «Русском Вестнике» (1812 и 1818 гг.), в «Северной Пчеле» (1846 г.), в «Сыне Отечества» (1822 г.), в «Руси» (1864 г.) и, наконец, дважды вышел в пересказе Н. Лебедева под названием «Архангельские Робинзоны» в Москве (ГИЗ, 1928 и ОГИЗ, 1930 гг.).

постройки зимовья и как будто бы даже построили его недалеко от берега. Они и решили, не видя другого выхода, воспользоваться этой хижиной для зимовки.

Кормщик Алексей Химков с сыном Иваном и промышленниками Степаном Шараповым и Федором Веригиным переправились на остров пешком по льду, версты на три отделявшему судно от земли. Все снаряжение и запасы их состояли из одного ружья, рожка с порохом и пуль на 12 зарядов, топора, небольшого котелка, 20 фунтов муки, огнива с трутом, пузыря с табаком и четырех курительных трубок.

Хижину они действительно нашли в некотором расстоянии от берега. Обрадованные этой находкой, мезенцы переночевали в избе и наутро поспешили к судну, чтобы сообщить о ней своим товарищам.

Когда они добрались до берега и взглянули на море, то увидели, что оно было чисто ото льда до самого горизонта, а судна их и след простыл... За ночь его либо раздавило пришедшими в движение льдами вместе с людьми, либо унесло в открытое море. С этого дня они никогда больше не видели ни судна, ни десяти своих товарищей. И тогда началась действительно полярная робинзонада четырех русских поморов, отрезанных от всякого общения с миром.

Они были предоставлены всецело своей находчивости, зверобойным навыкам, терпению и выносливости. Промышленники поселились в найденном ими зимовье и вступили в борьбу за существование в суровых условиях Арктики.

Они здесь прожили шесть томительных лет. На шестой год умер долго хворавший цынгой старик Федор Веригин. С каждым днем смерть угрожала и другим зимовщикам. Мезенцы уже утратили всякую надежду на то, что кто-либо их выручит. И лишь в конце третьего месяца шестого года пребывания на острове совершенно неожиданно пришла помощь. 15 августа 1749 г., находясь на берегу, они увидели вдали поморское судно. Не веря своим глазам, они спешно натаскали плавнику на горку и зажгли сигнальный дымовой костер. Сигнал этот был замечен.

Трудно описать всю радость долголетних зимовщиков при встрече с братьями-поморами, находившимися на этом судне.

Добыча, скопленная химковцами за шесть лет их пребывания на острове, составляла значительную ценность. Они погрузили на судно 50 пудов гагачьего сала, множество медвежьих, песцовых кож и мехов, забрали с собой самодельные лук и стрелы, копья и рогатины, шилья и иглы, хранившиеся в костяном ящичке, искусно ими вырезанном из моржовой кости, и благополучно прибыли месяца через полтора в Архангельск.

Зимовщики доставили на материк и накопленные ими полезные сведения и наблюдения для познания этого участка Арктики.

Василий Берх, посвящая в своей «Хронологической истории» Алексею Химкову пять страниц, замечает, между прочим: «я помещаю путешествие их (химковцев) единственно потому в книгу сию, что желаю познакомить читателя с климатом Восточного или малого Шпицбергена», косвенно тем подтверждая, что повествования Химкова содержали в себе и полезные наблюдения.

На вопрос Ле Руа о том, «каким образом он (Химков), не имев ни стенных, ни карманных часов, солнечных и лунных указателей, мог назначить долготу дня в то время, как солнце около их обтенило, а особливо, когда они его совсем не видели», Химков, удивившись его вопросу, ответил ему с негодованием: «какой же бы я был штурман, если бы не умел снять высоты солнца, ежели оное светило видно и ежели бы не знал (как) поступать по течению звезд, когда солнца не видно будет, и сим способом не мог бы определить суток! Я сделал для сего употребления палку, которая сходствовала с оставленною на нашем судне. Сей инструмент употреблял я для учинения наблюдений».

Из этого следует сделать тот вывод, что, как мореход, Химков имел достаточные по тому времени знания и опыт,

и что он пользовался «астрономической палкой» Якова Штаба — старинным угломерным инструментом, называвшимся еще градштоком.

Из этого же явствует, что Химков был знаком с тригонометрией,— для некоторых углов он мог без затруднений сам нанести на градшток нужные деления, и что он вполне толково мог рассказать и о рельефе острова, и о скудности его растительного покрова, и о признаках залегания на нем железных руд, и о полном отсутствии рек, и о наличии известняков, и о климатических условиях.

Штурман Алексей Химков представлял собою тип мужественного, опытного помора и освоителя Арктики, и не его вина была, что ни он, ни его товарищи не могли оставить нам собственного описания своего замечательного плавания и шестилетней вынужденной зимовки на грумантском острове Малый Берун. Записать с его слов пришлось в сущности мало компетентному в этих делах, случайному человеку.

А сколько пропало для истории исследования Арктики дел, усилий, жертв огромного отряда русских полярных мореходов, о деятельности которых, богатой географическими открытиями, часто оставались лишь скудные сведения.

С историей Арктики и Крайнего Севера связаны сотни русских имен, материалы о которых можно найти и в уже увидевших свет книгах, и чаще в многочисленных архивах, еще ждущих своего историографа. Эту работу по собиранию и обобщению ценнейшего наследства, оставленного нам отважными русскими северными мореходами прошлого, надо продолжить и чаще публиковать на страницах наших изданий. Тогда все эти многочисленные и разрозненные по архивам сведения оживут и заговорят...





Исторические заметки

П. БАШМАКОВ

НОВАЯ ЗЕМЛЯ И ОСТРОВ ВАЙГАЧ

(Происхождение географических названий)



В статье «Говорящая карта Арктики», напечатанной в журнале «Советская Арктика» (№ 9 за 1938 г.) — расшифровано много названий различных географических пунктов Новой Земли. Однако, много загадочных и непонятных названий осталось еще нераскрытыми. Чтобы пополнить «Говорящую карту Новой Земли», мы объясним происхождение еще нескольких наиболее интересных географических названий, ограничив свои справки сведениями, относящимися только к данным пунктам, не приводя описаний экспедиций, открывших или исследовавших эти места.

М ы с Р а х м а н и н а в заливе Шуберта на восточном берегу Новой Земли назван Пахтусовым[1] в честь новоземельского кормщика Федота Ипполитовича Рахманина. Н. Я. Озерецковский в своей книге «Путешествия академика Ивана Лепехина в 1772 г.», изданной в 1805 г. рассказывает о Рахманине следующее: «Рахманин есть поселянин Мезенской округи Юромской волости, лежащей при реке Мезени но 100 верстах выше города того же имени. Ежегодное упражнение его в мореплавании продолжается 40 лет; в морскую службу частных людей вступил он 17-ти лет от рождения своего; во время пятидесяти семи лет жизни его зимовал он 6 крат на Шпицбергене; 5 лет препроводил в Сибири для тамошнего мореплавания из реки Енисея, на судне Архангелогородцкого купца Дмитрия Лабанова; 26 раз зимовал на Новой Земле; двоекратно ходил к тамошним берегам на одни летние звериные промыслы. Зимование его на Новой Земле было в разных местах между Вайгачским проливом (Карскими воротами.— П. Б.) и Маточкиным Шаром.

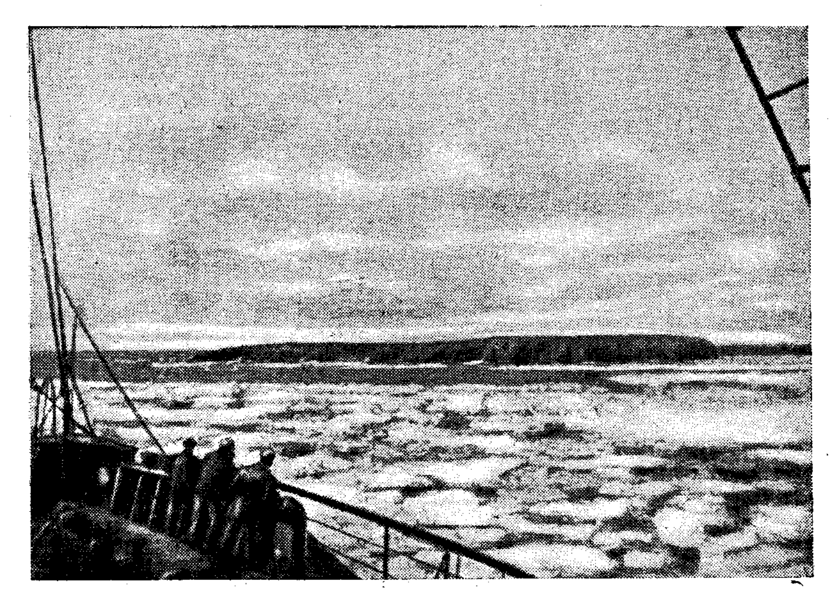
Рахманин отличается еще от прочих кормщиков знанием своим читать и писать; он любопытен и имеет неограниченную склонность к обысканию неизвестных земель.

Нет из нынешних кормщиков другого, который бы совершеннее его знать мог Новую Землю вообще и особенно южную половину сего острова».

Из приведенной характеристики Рахманина видно, что его имя вполне заслуженно увековечено на картах Новой Земли.

О с т р о в Л о ш к и н а к северо-западу от мыса Желания, м ы с Л о ш к и-

[1] Пахтусов — исследователь восточного побережья Новой Земли (1799—1835 гг.).



Остров Вайгач. Мыс Дьяконова (бывш. мыс Болванский)

на — к западу от названного острова и горы Лошкина в Маточкином Шаре, носят имя известного новоземельского кормщика, о котором Озерецковский пишет: «Восточные берега Новой Земли, неизвестные нашим мореходцам, открыл путешествием своим по Карскому морю кормщик Савва Лошкин, родом олончанин, искренний нашего Рахманина приятель. Мореплавание Лошкина в малом судне, для испытания восточных берегов Новой Земли, происходило перед нынешним временем (1787 г.— П. Б.) около 25 лет. После того ни один кормщик не повторял оного»... На это плавание Лошкин потратил два года, при чем обе зимы провел он на восточном берегу Новой Земли. После Лошкина Новая Земля снова была обойдена только в 1870 г. норвежским шкипером и зверобоем Иоганенсеном.

Мыс Юшкова в заливе Шуберта назван Пахтусовым в честь другого новоземельского кормщика, принадлежавшего к той же замечательной плеяде кормщиков. Тот же Озерецковский в своей книге рассказывает, что по древним изустным преданиям новогородцы добывали на Новой Земле, в окрестностях губы Серебрянки, чистое серебро. На основании этих преданий, в 1757 г. из Архангельска на Новую Землю, одной из частных контор было направлено судно для поисков серебряной руды. Начальником на этом судне был кормщик Афанасий Юшков, который около 50 лет плавал в северных морях.

«Юшков отправился в путь к Новой Земле, но на дороге, не достигнув желаемого места, умер. Смертью его предприятие сие уничтожилось».

О залежах серебряной руды в губе Серебрянке, откуда она и получила это название, известно было давно. Есть предположение даже, что Иван Грозный, по примеру новгородцев, посылал на Новую Землю рудокопов искать там серебряную руду.

Если подобная экспедиция при Грозном действительно была снаряжена, то это еще лишний раз доказывает, что в XVI в. Новая Земля была уже основательно известна русским.

Попытки отыскать в губе Серебрянке серебряную руду делались неоднократно, но в конце концов оказалось, что никакой руды там нет, а то, что принималось за серебро, есть «куски свинцового блеска, в 3 000 пудах которого находится может быть три золотника серебра».

Губа Строганова находится к югу от Костина Шара за мысом Мучным. С ее названием связана первая попытка русских колонизовать Новую

Землю, окончившаяся, однако, трагически.

По преданиям новоземельских мореходов название этой губы произошло от фамилии старинных новгородцев Строгановых, бежавших из Новгорода на Новую Землю. Озерецковский в своей книге пишет: «Остатки жилища их видимы даже до днесь (1787 г.— П. Б.) на берегах сей губы. По одним только окладным, то есть во основание положенных бревнам, познается там две избы на разных местах. Каждая изба в длину и в ширину по 4 сажени. Кончина сих несчастных отшельников подтверждается многими могилами, находящимися на Мушном носу, в 6 верстах от предреченных развалин. Там валяются обнаженные человеческие кости больших и малых людей. У могил стояли кресты, из которых один по свидетельству самовидца Рахманина стоит еще цел и оброс мохом; других крестов обломки валяются по земле. На разсыпавшихся крестах были вырезаны надписи, которые по свидетельству мезенских старожилов читаны грамотными мореходцами. Содержание сиих надписей показывало род погребенных на сем месте людей из Новагорода Строгановых. Строители сих печальных памятников в тех же надписях изобразили свою жалобу, что приходили к ним некоторые люди, называемые Шаршуты, и их обидели. В надписях сии люди представлены с железными носами и зубами, и что страшное их видение смертоносно. Может быть так описаны некоторые звероловцы, люди зверообразные нравом, которые несчастие сих переселенцев, людей без сомнения богатых, каким либо образом еще умножили более».

Литке, слышавший это предание, считает, что оно основано на истине, отвергая, конечно, легенду о шаршутах. Он относит поселение здесь Строгановых ко времени царствования Ивана Грозного, который, как известно, за мнимую измену Новгорода жестоко с ним расправился в 1570 г. Возможно, что именно эти кровавые неистовства выжившего из ума тирана и заставили бежать Строгановых из Новгорода на самый крайний север.

Баренц в 1594 г. в губе Строгановой видел три избы, жители которых скрылись от него. Литке предполагает, что это были избы тех самых Строгановых, переселившихся сюда за 20—30 лет до прихода Баренца.

Многие географические пункты получили свои названия от своего внешнего вида или от предметов и обитателей найденных там.

Например, остров Подрезов, к югу от Гусиной Земли, получил свое название от промышленников за свой внешний вид. Плоский, с отвесными берегами он действительно кажется «подрезанным».

Гусиная земля — полуостров, с юга омываемый водами Костина Шара, а с севера — залива Моллера. Свое название полуостров получил от огромного количества гусей, живущих здесь в течение лета. Гуси привольно пасутся на невысоких равнинах полуострова, поросших мхом и лишайниками и плавают в многочисленных мелких озерках.

Мыс Дровяной в восточном устье Маточкина Шара называется так от массы леса, выбрасываемого морем на его невысокие и пологие берега.

Губа Дыроватая на острове Вайгаче получила свое название от множества небольших проливов между островками, наполняющими губу. Эти проливы и бухты, защищенные от ветра и волнения, настолько малы и укромны, что действительно напоминают дыры.

Небольшие островки к востоку от мыса Крушения на острове Берха — носят названия — Камни Братья Зандер. Г. Я. Седов назвал их так в честь двух участников его экспедиции к северному полюсу: братьев Ивана Андреевича и Мартына Андреевича Зандер. Первый был старшим механиком экспедиционного судна «Фока», а второй — помощником механика. Оба они с детских лет были моряками и прожили суровую и полную трудов жизнь. Во вторую зимовку на «Фоке» Иван Андреевич Зандер заболел цынгой и 1 марта



Суда в Маточкином Шаре

1914 г. умер. Он похоронен на острове Гукера в бухте Тихой, где зимовала экспедиция.

Мартын Андреевич Зандер заболел еще в первую зимовку и Седов отправил его, вместе с другими заболевшими участниками экспедиции, на шлюпке в Архангельск. Мартын Андреевич также умер от цынги.

З а л и в Р е й н е к е на юге Новой Земли впервые описан Пахтусовым в 1833 г. и назван им в честь известного гидрографа Михаила Францевича Рейнеке, под начальством которого Пахтусов работал при описи Белого моря.

Рейнеке начал работать на севере с 1824 г. Он участвовал в обследовании Орловских кошек, расположенных в Белом море. В 1826 г. Рейнеке был назначен начальником экспедиции для описи Мурманского берега.

Хотя Россия уже сотни лет владела Мурманом, однако до 1822 г. не было карт этого берега, кроме атласа, составленного в 1800 г. военным моряком Голенищевым-Кутузовым на основании случайных материалов.

В 1822—1824 гг. Литке довольно подробно описал берег от Святого Носа до Кольского залива. Рейнеке в 1826 г. продолжил эту работу.

Закончив опись Мурмана в одну навигацию, Рейнеке в 1827 г. отправился в экспедицию для описи Белого моря, карты которого были также неверны. Лоций Белого моря на русском языке совсем не было. Русские моряки пользовались рукописными заметками, составленными в разное время нашими штурманами.

Опись Белого моря под руководством Рейнеке закончилась в 1832 г. На основании его двух экспедиций был издан «Атлас Белого моря и Лапландского берега», состоящий из 17 карт и нескольких видов берегов.

Текст к атласу вышел под заглавием «Гидрографическое описание Северного берега России». Составлял его сам Рейнеке. Труд этот получил большое одобрение. Академик Струве писал о нем: «сочинение столько же полезное для навигации и рыбного промысла в тех водах, сколько почетное для отечества и самого автора». Эта работа поставила имя Рейнеке на одном уровне с известными гидрографами.

После Рейнеке новая лоция Мурманского берега вышла только в 1901 г., а Белого моря — в 1915 г. Картами Мурмана, составленными Рейнеке, пользовались более ста лет, а именно до 1938 г. Его карты Белого моря, Канда-

лакшского залива употребляются и сейчас.

По инициативе Рейнеке в 1842 г. в Архангельске и в Кеми были открыты шкиперские курсы.

Открытие этих курсов было началом морского образования на Севере.

Большую работу провел Рейнеке и в Балтийском море. С 1855 по 1859 гг. он возглавлял русскую гидрографию — был начальником Гидрографического Департамента.

Пахтусов, производя опись южного берега Новой Земли, многие острова, бухты, проливы и мысы, называл по фамилии своих товарищей по экспедициям. Так, здесь появились острова: Козобина, Стадольского, Вепрева, Нелидова, залив Герасимова и др.

К югу от мыса Желания расположена бухта Поспелова. Так ее назвал В. А. Русанов в честь капитана Г. И. Поспелова, который в 1910 г. командовал судном экспедиции Русанова «Дмитрий Солунский». Русанов в эту экспедицию, первым из русских мореплавателей после Саввы Лошкина, обогнул Новую Землю с севера и прошел с Карской стороны в Маточкин Шар. Этим успехом Русанов был обязан опытности капитана Поспелова. Последний был по происхождению помор. Он всю жизнь провел на море. Начав работать зуйком и коком, Поспелов постепенно поднимался по морской должностной лестнице. Он прекрасно изучил Северные моря и был хорошим капитаном на рыболовных и зверобойных судах. Умер Г. И. Поспелов в 1933 г. в г. Мурманске.

Полуостров Чиракина в заливе Белужьем (Маточкин Шар) назван так в честь известного кормщика Чиракина. Он был спутником штурмана Розмыслова, с которым в 1768 г. производил первую опись Маточкина Шара. Чиракин не вынес зимовки, он заболел цынгой и 17 ноября 1768 г. умер. Могила его находится на южном конце полуострова.

Полуостров и залив Рогачева в северной части Костина Шара носят название по фамилии штурманского кондуктора Рогачева. Он был спутником Цивольки в экспедиции 1838—1839 г.

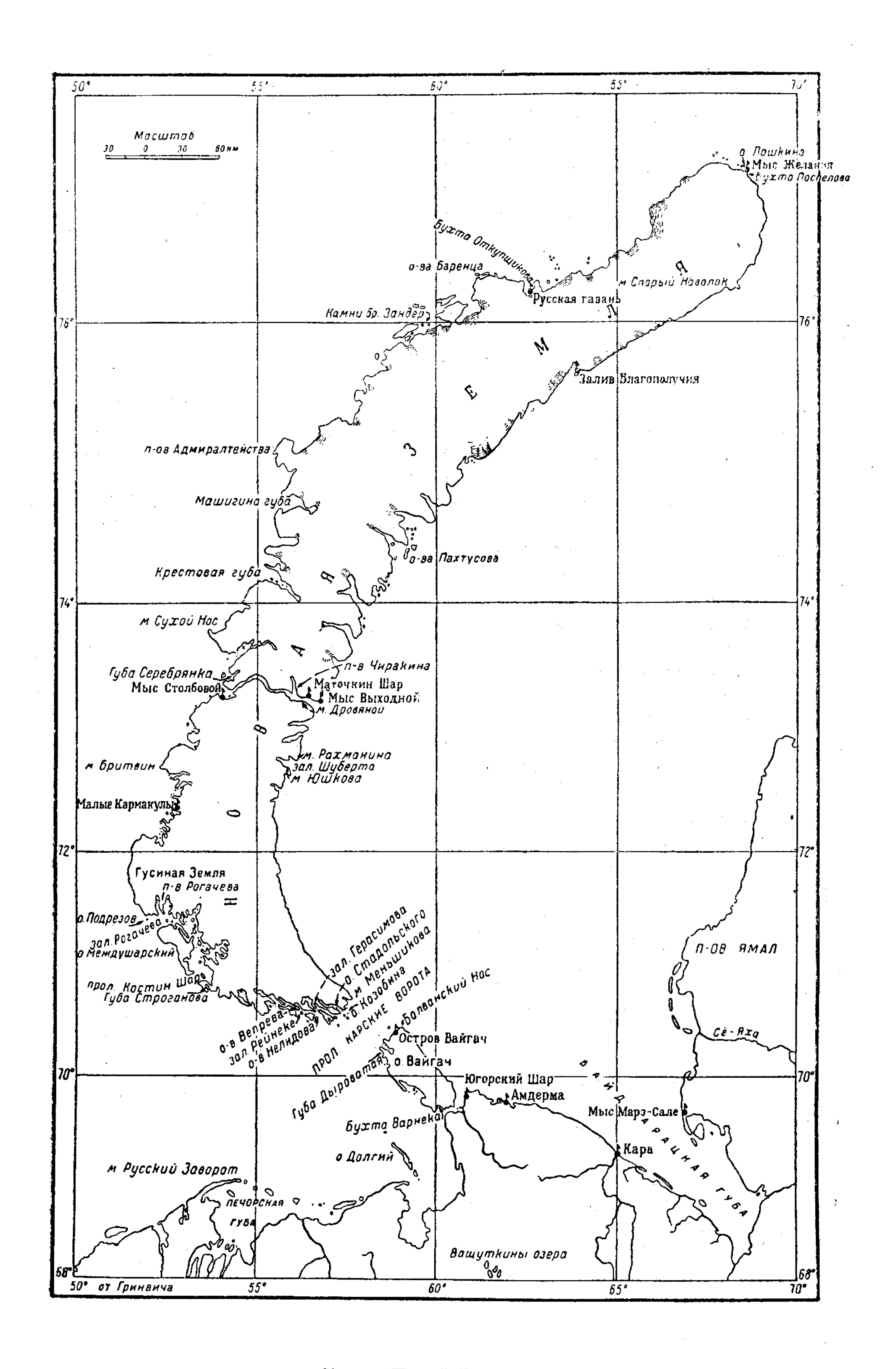
Бухта Откупщикова в заливе Русская Гавань на западном берегу Новой Земли, получила свое название по фамилии известных новоземельских кормщиков — мезенцев Откупщиковых. О первом из них мы читаем у Н. Я. Озерецковского: «За Рахманиным почитается лучшим кормщиком из мезенцев Алексей Иванович Откупщиков, мещанин города Мезени, который северную половину Новой Земли знает перед прочими более... Алексей Иванов сын Откупщиков, просто называемых Пыха, неграмотный старик 74 лет, упражняется от 13 лет своего возраста даже до днесь в мореплавании по Ледовитому морю для Новоземельского звероловства. Он, по обыкновению мезенских судохозяев, никогда не зимовал на Новой Земле; звероловство же его было и продолжается в одно только летнее время, на водах между Маточкиным Шаром и Доходами (мысом Желания.— П. Б.), в северной части Новой Земли».

Сын этого Откупщикова, Павел Алексеевич, служил лоцманом у Литке на бриге «Новая Земля» в 1823 г., а в 1824 г. на бриге «Кетти» у лейтенанта Рейнеке при описи Канинского берега. Литке характеризует П. А. Откупщикова как «человека хотя и неграмотного, но со здравым рассудком и опытного».

К сожалению неизвестно, имя которого из этих Откупщиковых присвоено бухте, но несомненно, что оба они заслуживают того, чтобы память о них была увековечена на картах Новой Земли.

Бухта Варнека известна всем морякам, как наилучшее место для якорной стоянки в Югорском Шаре.

В 1595 г. голландские суда Баренца, Ная и Тетталеса побывали в этой бухте и нашли здесь склад ворвани, заготовленной русскими. По этой находке голландцы назвали бухту Ворванной. На русских же картах и в официальных описаниях до начала двадцатого века у



Карта Новой Земли

нее не было никакого названия. В 1902 г. бухта была названа в честь А. И. Варнека, начальника гидрографической экспедиции, которая изучала морской путь к устьям рек Оби и Енисея.

Восточное плечо бухты Варнека прежде называлось у русских мысом Болванским, а у англичан и голландцев — мысом Идолов.

В 1556 г. английский капитан Борро, первый из иностранцев, побывал на этом мысе. Он нашел здесь свыше 300 идолов самой грубой работы, изображавших мужчин, женщин и детей. По этой необычайной находке Борро назвал посещенное им место — мысом Идолов.

У русских такие изображения людей назывались болванами, поэтому и мыс у них получил название Болванского [2].

Мыс Болванский сотни лет был у ненцев главным священным местом; здесь производились жертвоприношения. Бури, завывавшие в расщелинах мыса, внушали ненцам суеверный страх. Главный идол Весака (старик) был изображен с семью лицами. Его окружали сотни более мелких деревянных и каменных идолов, которые как бы составляли его свиту. Во время жертвоприношений ненцы мазали идолам глаза и рты оленьей кровью. Мясо оленей съедалось самими ненцами, а божеству оставлялись только рога и головы. Жертвовались ему и другие негодные вещи, например, старый топор, поломанные сани и т. д.

Это собрание идолов в таком же виде, в каком открыл его Борро, сохранялось несколько сот лет. В 1824 г. на него натолкнулся штурман Иванов, работавший по описи острова Вайгач.

Главный идол Весака и большинство второстепенных были сожжены миссионерами в 1826—1828 гг., когда ненцев стали официально считать принявшими христианство.

В 1902 г. мыс Болванский переименован в мыс Дьяконова, по фамилии одного из участников гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан.

Северная оконечность острова Вайгача называется Болванский Нос. Здесь находился главный идол женского пола — Ходако (бабушка). Это была каменная глыба, немного напоминавшая человеческую фигуру с заостренной головой. Ходако считалась матерью земли и покровительницей промыслов. Ей также приносились в жертву олени.

Художник А. А. Борисов, побывавший на Болванском Носу в 1898 г. нашел здесь много деревянных идолов и видел следы жертвоприношений.

У западного входа в Югорский Шар, на острове Долгом, расположено так называемое Сибирское становище. Откуда могло взяться здесь название «Сибирское» становище? Происхождение этого названия связано со страшной трагедией, разыгравшейся здесь двести лет тому назад.

Летом 1736 г. из Оби в Соловецкий монастырь на Белом море приплыли на ладье 70 человек паломников. Обратно они возвращались поздней осенью и, не доходя до острова Вайгача, встретили непроходимые льды. Они вынуждены были зайти в небольшую бухточку на северной оконечности острова Долгого. Здесь их застала ранняя зима. К зимовке они были совершенно не подготовлены и все умерли от голода и болезней. Бухточка, где разыгралась эта трагедия, стала называться с тех пор Сибирским становищем, а мысок, на котором они были похоронены — Сибирским кладбищем.

* * *

В заключение, мы отметим некоторые неточности в статье «Говорящая карта Арктики», напечатанной в № 9 журнала «Советская Арктика» за 1938 г.

В статье говорится, что название «Маточкин Шар» произошло от слова «маточка», что означает небольшие поморские компасы. Это неверно. В старину беломорские поморы и пустозерские промышленники называли Новую Землю «Маткой». Так в книге С. В. Мак-

[2] Такое же собрание идолов нашли голландцы в 1595 г. на материке против мыса Болванского, на южном берегу Югорского Шара.

симова «Год на Севере» все поморы называют Новую Землю «Маткой», а один из пустозерцев в ней прямо говорит: «Матка богата, недаром ее Маткой зовут».

Компас или «маточка» стал употребляться северными мореходами не раньше второй половины XVI столетия, т. е. много времени спустя после того, как Матка (Новая Земля) была уже известна нашим промышленникам. Значит название Новой Земли «Маткой» и название главного ее пролива «Маточкин» произошло не от слова «маточка» — компас, а от слова «мать».

Слово «шар», по мнению автора статьи, произошло от слова шарить, что значит искать на ощупь. И это неверно.

Слово «шар» на языке коми (зырян) означает пролив. Несомненно это слово было позаимствовано русскими от коми и вошло у них в обиход. И теперь словом «шар» в республике Коми и по низовьям Печоры называют неширокие проливы.

Таково по нашему мнению происхождение названия «Маточкин Шар».

На стр. 86 говорится, что Новая Земля открыта поморами в начале XVI столетия. И это неверно. Открыта она была в XV столетии, а может быть и еще раньше.

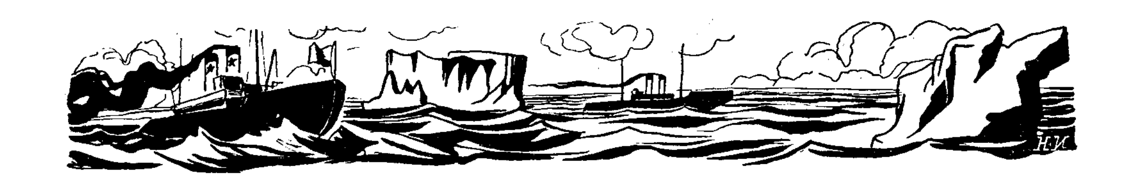
Открытие Маточкина Шара приписывается автором кормщику Чиракину. Однако, по кратким биографиям новоземельских кормщиков: Рахманина, Лошкина и Откупщикова, можно заключить, что пролив Маточкин Шар новоземельские промышленники знали еще до Чиракина.

Баренц в 1594 г. видел русские кресты к северу от Маточкина Шара. Это доказывает, что наши промышленники еще до голландских экспедиций плавали севернее этого пролива. Вряд ли они могли не знать о существовании этого пролива и не осмотреть его от начала до конца.

Розмыслов, прибыв в Маточкин Шар в 1768 г., нашел уже здесь избу, в которой он потом зимовал. Это доказывает, что промышленники знали Маточкин Шар еще до Чиракина и Розмыслова.

Спустя пятьдесят лет после Розмыслова, Литке видел в Маточкином Шаре развалины многих изб. По их состоянию можно было заключить, что эти избы были поставлены здесь по крайней мере за сотню лет до Литке и за полвека до Чиракина.





Нам пишут

Ф. МИШАРИН

ТАМ, ГДЕ ШУМЕЛА ТАЙГА



Трудящиеся нашей социалистической родины не знают больше безработицы и нищеты, не испытывают эксплоатации, бесправия и гнета. Неизмеримо выросла и окрепла материальная база социализма: новые заводы, фабрики, электростанции, шахты; целые города и поселки, которые пять лет тому назад значились лишь в планах, стали теперь реальностью.

Ярким примером этого является поселок Пеледуй, основанный в августе 1933 г. в устье реки Пеледуй, впадающей в Лену.

Там, где была глухая непроходимая тайга, за это время вырос рабочий поселок с населением более трех тыс. чел.

В 1935 г. впервые в районе Пеледуя зажегся электрический свет. В том же году был пущен в эксплоатацию лесозавод с рамой «Болиндера». На смену ручной распиловке пришла механическая сила.

Из палаток, землянок, которые были в начале строительства судоверфи, рабочие перешли в большие двухэтажные и в типовые жилые дома.

Сейчас в поселке есть две неполных средних школы (НСШ), больница, родильный дом, амбулатория, аптека, детский сад, детские ясли, радиоузел, временный клуб с звуковой киноустановкой, авиапорт, почта, телеграф, госбанк, несколько магазинов, ларьков и т. д. Выпускается местная трехдневная газета «Большевистский Рекорд», с тиражом 800 экз.

У жителей Пеледуя большая тяга к учебе. В неполной средней школе, вечерней комсомольской школе среднего образования и школах малограмотных учится более 1100 чел. Раньше, до революции, жители далеких северных поселков не могли и мечтать о среднем образовании. При царизме там строили только церкви и кабаки, чтобы одурманивать местное национальное население и за бесценок забирать у него дорогую пушнину.

Сейчас пеледуйцы привыкли посещать звуковое кино, слушать радио, особенно передачу последних известий, радиобюллетень, концерты для полярников.

Вместе с ростом поселка росли и люди.

Вождь трудящихся товарищ Сталин в своем докладе на XVIII съезде партии отметил огромный рост кадров советской интеллигенции, вышедшей из рабочих и крестьян.

Партия Ленина — Сталина на всех участках социалистического строительства вырастила многочисленные новые кадры. Они успешно овладевают искусством государственного управления, искусством большевистского руководства массами.

За пять лет существования судоверфи, несколько десятков неграмотных и малограмотных рабочих выросли до уровня командиров производства.

Тимохов Александр Константинович в 1934 г. приехал на судоверфь в качестве плотника — судостроителя.

За хорошее знание своего дела т. Тимохов вскоре был назначен бригадиром бригады судостроителей. На этой работе он проявил хорошие организаторские способности, правильно расставлял рабочую силу.

Тов. Тимохов — один из первых стахановцев судоверфи. Он изменил произ-

водственно-технологический процесс в судостроении, организовал конвейерно-сквозной метод работы. При этом способе работы бригады специализируются на производстве отдельных деталей и до мельчайших подробностей изучают их. Бригада т. Тимохова по отдельным деталям стала выполнять нормы до 300%.

Тов. Тимохов упорно занялся повышением своего общеобразовательного и технического уровня. Сдав техминимум на «отлично», он стал учиться без отрыва от производства на курсах судостроительных мастеров. Учеба была трудная. Работая на производстве по-стахановски, т. Тимохов и на курсах учился с хорошими отметками.

Одновременно он занимался и общественной работой.

Курс мастеров т. Тимохов окончил на «хорошо» и в 1937 г. был назначен мастером судостроения. В следующем году т. Тимохов уже назначается начальником основного судостроительного цеха.

За четыре года из рядового плотника он вырос в командира производства.

Такой же путь прошли еще многие рабочие на Пеледуйской судоверфи.

Саша Кузьмин прибыл на судоверфь чернорабочим, а сейчас он — лучший машинист лесозавода, не имеющий аварий и простоев.

Рядовые рабочие товарищи Мастырев, Антипин, Зайков, Бакулов стали мастерами. Т. Бурманин приехал на верфь чернорабочим — сейчас он назначен начальником лесозавода. Т. Архипов, работавший плотником, сперва был выдвинут на должность десятника, а сейчас назначен начальником хозотдела. Т. Кузнецов прошел путь от рабочего до десятника гражданского строительства. Комсомолец т. Матюшин приехал на судоверфь чернорабочим, а сейчас он заведует лесной биржей.

На верфи подготовлено более 30 человек мотористов.

Эти примеры ярко иллюстрируют слова товарища Сталина о том, что наша интеллигенция вышла из народа.

Нет такой отрасли промышленности и сельского хозяйства, где бы женщина, наравне с мужчиной, не участвовала в великой социалистической стройке. На Пеледуйской судоверфи, однако, многие считали, что строить баржи не женское дело.

Это мнение первая опровергла т. Исакова, которая пошла на работу в судостроительный цех. Работая вначале строгалем, т. Исакова в совершенстве овладела производственным процессом. Вскоре ее примеру последовали другие девушки: Матюшина, Орлова, Градобоева, Нечаева, Стрелова.

В 1938 г. т. Исакова, в бригаде которой было уже десять девушек, добилась перевода бригады непосредственно на судостроительную работу. Вначале эта бригада работала по настилу днища, затем по настилу палубы, выставке копаней и т. д. На судостроительных работах бригада дала хорошие показатели и по качеству и по производительности труда.

Бригадир т. Исакова заранее обдумывает производственный процесс, обсуждает с членами бригады как лучше организовать работу. Все члены бригады точно знают свои обязанности и максимально уплотняют свой рабочий день.

Хорошо работая на производстве, т. Исакова в то же время повышает свой общеобразовательный уровень. Она уже четвертый год учится в вечерней комсомольской школе.

Тов. Исакова неоднократно была премирована за стахановскую работу. На судоверфи она вступила в ряды ВЛКСМ.

Товарищ Сталин указывает, что нужно «ценить кадры, как золотой фонд партии и государства, дорожить ими, иметь к ним уважение».

Растущим кадрам верфи нужно помогать овладевать знаниями, но в Пеледуе до сих пор как следует не налажена учеба мастеров, десятников, начальников цехов и т. д.; дальнейшим их ростом мало занимаются. Слабо организовано и политическое воспитание наших кадров, а ведь они должны быть настоящими ленинцами-сталинцами, знающими законы общественного развития, умеющими правильно решать вопросы руководства.

Сейчас на Пеледуйской судоверфи широко развернулось соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Коллектив обязался досрочно и хорошо выполнить план судостроения, провести спуск судов без единой аварии. Стахановцы берут на себя конкретные обязательства. Коллективы основных цехов на 100% охвачены соревнованием. Лучшие бригады, которые вышли передовыми в соревновании имени XVIII съезда ВКП(б), результаты своей работы закрепили. Например, бригада судостроителей т. Тетерина, применившая конвейерный способ работы, ежемесячно выполняет нормы на 150—200%. Бригады тт. Буракова, Морозова, Шандровского, Вяткина и других также ежемесячно перевыполняют нормы и борются за хорошее качество продукции.

Бригады возчиков тт. Курдюкова, Тараканова, Крюкова выполняют нормы по вывозке пиломатериалов до 280%.

Рамные бригады тт. Шейна, Кармаданова, Нефедова по распиловке пиломатериалов выполняют нормы на 170—180% и не допускают брака.

Особенно высоких показателей добились кузнецы механических мастерских тт. Сомов, Пономарев, Заводчиков и другие. Они выполняют нормы до 280%.

Сейчас среди рабочих Пеледуя — 202 стахановца и 86 ударников. Заработки их от 600 до 1000 руб. Отдельные стахановцы зарабатывают и до 1500—1600 руб.

Стахановец механических мастерских Алексей Сомов выполняет норму до 275%, он — профорг цеха, в соцсоревновании им. XVIII партийного съезда завоевал красное переходящее знамя. Средний заработок его 900 руб. Это дает ему возможность хорошо одеваться, иметь патефон, велосипед, гармонь, удовлетворять все свои культурные запросы. Сомов недавно вступил в ряды ВКП(б).

Таких как Сомов — немало в Пеледуе.

Лучшие стахановцы судоверфи — тт. Курдюков, Сомов, Дроздов, Маслов и другие помогают отстающим товарищам, передавая им свой опыт. Благодаря этому многие товарищи, которые раньше не выполняли нормы, сейчас перевыполняют их. В связи с этим и материальное положение их быстро улучшается.

Нужно добиться, чтобы на верфи не было ни одного рабочего не выполняющего нормы. Возможности к этому есть. Руководство верфи обязано правильно организовать труд, рабочие места, механизировать производственный процесс, наладить техучебу.

С механизацией на судоверфи дело обстоит из рук вон плохо, особенно в судостроении, гражданском строительстве и на лесозаготовках, где почти вся работа выполняется вручную. Давно применяемые на других верфях электродрели, пневматическая конопатка, разные пилы и станки по обработке деталей, необходимо иметь и в Пеледуе. Это даст высокую производительность труда и снижение себестоимости.

Производство слабо рационализируется. Несмотря на то, что поступило много рацпредложений, они не внедряются в производство. Так предложение комсомольца Ивянкова мариновалось более трех месяцев, хотя оно дает колоссальный эффект в судостроении.

Главный механик т. Развожаев дал рационализаторское предложение, благодаря которому происходит большая экономия смазочного масла. Несколько рацпредложений внес стахановец т. Яковлев, награжденный значком «Почетный Полярник». Часть его предложений реализована и дала экономию в 15 000 руб.

Руководство судоверфи должно помогать рационализаторам оформлять их творческие замыслы.

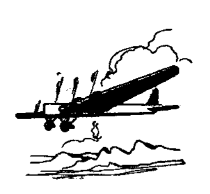
Мастера на судоверфи не являются еще полноправными руководителями, не участвуют в разработке промфинплана, норм, расценок, не отвечают за расход фонда зарплаты, мало занимаются вопросами организации труда и технического инструктажа. Большую часть времени они уделяют доставке пиломатериалов, обеспечению рабочих нарядами и т. д.

Система зарплаты не стимулирует большей активности и ответственности мастеров. Например, у мастера Мюсюрева на участке более 150 рабочих, а зарплату он получает наравне с мастерами, у которых рабочих всего 30—40 чел. Как правило, мастера получают зарплату вне зависимости от выполнения плана, от качества продукции, снижения себестоимости и т. д.

Многие стахановцы, после выдвижения на повышенную должность, стали получать зарплату на 50% меньше, чем они зарабатывали раньше.

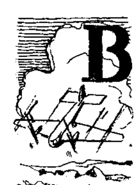
С 1934 г. на верфи сменилось более восьми начальников. Такое положение совершенно нетерпимо. Верфи нужен хороший, крепкий начальник, по специальности инженер судостроитель.

Коллектив рабочих, служащих и инженерно-технических работников прилагает все усилия, чтобы вывести Пеледуйскую судоверфь в число передовых предприятий Главсевморпути.



С. ПЕТРОСОВ

«ЧЕЛЮСКИНСКАЯ ЭПОПЕЯ» В МУЗЕЕ АРКТИКИ



В течение двух месяцев весь мир следил за невиданной борьбой стойких полярников-челюскинцев с арктической стихией. Неувядаемой славой покрыли себя в эти тревожные дни наши бесстрашные летчики — первые Герои Советского Союза — тт. Водопьянов, Молоков, Каманин, Ляпидевский, Слепнев, Доронин и Леваневский, вырвавшие челюскинцев из когтей смерти.

Яркое, монументальное отражение получила «челюскинская эпопея», в Ленинградском Арктическом Музее. Уже в вестибюле музея открывается перед вашими взорами распластавший под сводами зала свои крепкие крылья легендарный самолет «Ш-2», на котором, прорвавшись сквозь пургу и лютую стужу, прилетел из лагеря челюскинцев в Ванкарем известный пилот М. С. Бабушкин,— впоследствии Герой Советского Союза.

Пять недель бились челюскинцы, прежде чем сумели вызвать к жизни оледеневшее сердце самолета — его маленький стосильный мотор. Сжимая застывшими пальцами штурвал, Бабушкин сумел, наконец, второго апреля 1934 г. оторваться от ледяного аэродрома и подняться в воздух.

Посетители музея обычно поражаются скромными размерами исторической машины, недоумевая, как можно было решиться летать на ней в суровых условиях Арктики.

Далее перед зрителями вырастает величественная панорама ледового лагеря челюскинцев. Необозримое ледяное поле, с нагроможденными торосами и ропаками, перерезанное голубыми лентами извилистых разводий и каналов.

Справа раскинулись палатки челюскинцев, груды ящиков, мешков и бочек с продовольствием, горючим и снаряжением; рядом с ними вытянулась высокая мачта знаменитой радиостанции Кренкеля. Слева возвышается на ледяном постаменте сооруженная участниками экспедиции стройная деревянная вышка, с которой штурманы почти ежедневно определяли координаты дрейфующей льдины.

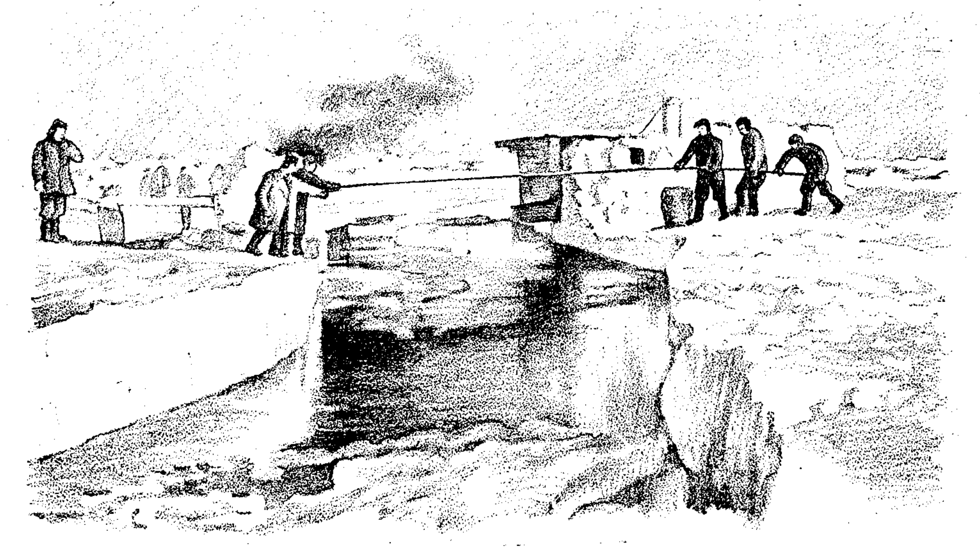
На переднем плане — место катастрофы, где в хаотическом беспорядке, среди загрязненных глыб льда виднеются доски, бревна и другие предметы, всплывшие после аварии. Несколько позади опрокинутые вельбот и шлюпка, снятые в последнюю минуту с палубы погибшего корабля. Вдалеке — построенные плотниками бараки и камбуз. Расчищенный с огромными усилиями аэродром, отделенный от палаточного городка грядой остроконечных торосов.

Рядом черным столбом поднимается дым от костра, разведенного в ожидании прибытия самолета Ляпидевского. По небу медленно плывут тяжелые свинцово-серые тучи. Художникам Платунову и Цепалину удалось разрешить стоявшую перед ними сложную задачу — отобразить лагерь челюскинцев в его динамическом, волевом направлении.

Повсюду кипит работа: впрягшись в самодельные нарты, люди перевозят стройматериалы, провиант и снаряжение, катят бочки, перетаскивают на спинах ящики, переносят на плечах доски и бревна; ни на минуту не прекращаются научные наблюдения и исследования.

Здесь же висит подлинный спасательный круг, снятый с погибшего судна.

Слева от макета,— недавно приобретенная музеем картина художника Калмыкова, изображающая волнующий момент погружения «Челюскина» в морскую пучину. Участники экспедиции дружно взявшись за лямки оттаскивают от тонущего корабля тяжело нагруженную лодку; в их напряженных волевых фигурах чувствуется гордый вызов стихийным силам природы. Выдержка, твердость и мужество советских моряков возрождают прекрасные



Трещина, разорвавшая льдину с лагерем челюскинцев на две части

образы знаменитых мореплавателей далекого прошлого — русских поморов XVII века.

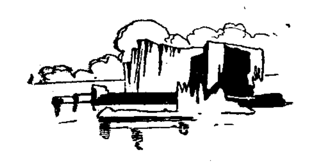
Тут же портреты героев-летчиков и текст, адресованной им исторической телеграммы, подписанной руководителями партии и правительства, во главе с великим вождем народов товарищем Сталиным.

Рядом с макетом рельефная карта с нанесенной на ней густой сетью маршрутов вспомогательных экспедиций, спешивших со всех концов нашей необъятной родины на выручку челюскинцам — на ледоколах, самолетах, пароходах, дирижаблях, оленьих и собачьих упряжках.

В те дни советская страна поразила мир невиданной организованностью и сплоченностью в развертывании грандиозных спасательных операций, которыми непосредственно руководил верный соратник гениального Сталина, товарищ В. В. Куйбышев. Здесь же установлен скульптурный бюст тов. Куйбышева.

Богатый опыт, приобретенный челюскинцами за двухмесячный период жизни на пловучей льдине, позднее широко был использован папанинцами, в числе которых находились два ветерана челюскинской эпопеи Герои Советского Союза П. П. Ширшов и Э. Т. Кренкель.

Прогрессивное значение челюскинской эпопеи в развитии социалистического освоения Арктики и память о героических подвигах советских летчиков, моряков и ученых будет жить в веках.



Г. МАСЛОВ
Штурманский электрик ледокола «Ермак»

НАБОЛЕВШИЙ ВОПРОС



XVIII съезд ВКП(б) поставил перед Главным управлением Севморпути почетную задачу — превратить в Третьей сталинской пятилетке Северный морской путь в нормально действующую транспортную магистраль, обеспечивающую планомерную связь Запада с Востоком. Ведущая роль в разрешении этой задачи принадлежит морскому и особенно ледокольному флоту Главсевморпути.

Наш морской флот насчитывает десятки судов, вооруженных самой современной техникой, сложными навигационными приборами, инструментами и другим оборудованием. С каждым годом количество наших судов увеличивается. Для того, чтобы судовые приборы и оборудование работали безукоризненно, их необходимо своевременно ремонтировать. Только располагая точными и хорошими навигационными приборами, судно может нормально работать.

Ремонт механического оборудования кораблей у нас налажен. Скоро в строй вступит свой судоремонтный завод в Мурманске, где будут ремонтироваться и сами корабли и их механизмы. Этим будет обеспечена нормальная эксплоатация арктического флота.

Но ремонт современного сложнейшего навигационного оборудования арктических кораблей, а также различных приборов и инструментов в Главсевморпути совершенно не налажен. Никто у нас не занимается и пополнением судов этими приборами, а также снабжением запасными частями к ним. Казалось бы, что этим должно заниматься Гидрографическое управление Главсевморпути, но оно самоустранилось от этого дела.

Наше Гидрографическое управление, по примеру Рабоче-Крестьянского Красного Флота обязано снабжать суда морскими картами, навигационными пособиями, приборами и различным навигационным оборудованием, а также наладить их ремонт. Когда же с ледокола «Ермак» попытались обратиться в Гидрографическое управление с просьбой отремонтировать навигационные приборы и инструменты, то там даже удивились и с обиженным видом заявили: «Мы этим не занимаемся, обратитесь куда нибудь в другое место!»

Судовой администрации приходится самой в индивидуальном порядке отдавать в ремонт свое оборудование по различным заводам и мастерским. Например, часы с «Ермака» ремонтируются в инструментальной камере Торгового Порта, бинокли и гирокомпас в Военной Гидрографии и т. д. Зачастую администрации приходится буквально умолять различные учреждения взять приборы и инструменты в ремонт, а также снабдить запасными частями. Работники этих учреждений заявляют: «товарищи, поймите, ведь мы работаем по своему плану и для вас ничего сделать не можем. Обращайтесь в свою Гидрографию».

Наше Гидрографическое управление, конечно, не может ремонтировать эти инструменты, если у него нет для этого своей базы, но вся беда в том, что оно вообще не желает этим заниматься.

Пора положить этому конец. Гидрографическое управление Главсевморпути должно организовать нормальный ремонт навигационных приборов и инструментов, устанавливать новые приборы, а также снабжать суда запасными частями, картами и пособиями. Нужно решительнее ликвидировать последствия вредительства в этом вопросе.

Л. ПОПОВ

НУЖЕН ХОРОШИЙ КАПКАН

(в порядке обсуждения)



Основная масса пушнины добывается в нашей стране в северной полосе. Техника промысла — орудия и способы лова, распространенные на севере, нуждаются в обновлении.

В прежние времена пушного зверя было очень много. Правительство царской России, с ее низким уровнем развития промышленности, не способствовало развитию техники промысла.

Техника промысла развивалась стихийно, беспланово; способы и орудия лова передавались от деда к отцу, от отца к сыну.

Орудия лова изготовлялись целиком из местных материалов самими охотниками. Железо проникало в тундру очень слабо. Оно завозилось туда скупщиками, главным образом, в виде готовой продукции, поэтому на орудия лова оно не шло. Наиболее распространенные орудия лова изготовлялись из дерева, оленьих жил, кожи, ниток и т. п. К таким орудиям лова относятся: пасти, слопцы, плашки, кулемы, ловушки, петли, силки, черкан и прочие самоловные приборы.

Эта «техника» промысла осталась нам в наследие от царской России.

Запасы пушного зверя оказались значительно истощенными из-за бесплановового промысла, много ценных пушных зверей было хищнически истреблено, например, соболь, бобр и др.

Нам сейчас нужно рационально, на научной основе организовывать и проводить охотничий промысел. Планировать его нужно с таким расчетом, чтобы восстановить прежние естественные запасы пушного зверя.

Прежде всего в промысел необходимо внедрить капкан. Этот самоловный прибор обладает многими положительными качествами, поэтому он начинает прочно входить в быт охотника-промысленника и конкурировать с другими самоловными приборами.

По материалам Приполярной переписи 1926/27 гг.[1] видно, что удельный вес капканов составлял лишь 13,5% от общего количества ловушек, причем среди местного оседлого населения процент этот был еще ниже, он едва достигал 10%. Почему же капкан так слабо внедряется в пушной промысел?

Прежде всего капканы производятся скверного качества, они не удовлетворяют промышленника и он предпочитает кустарничать или переделывать заново фабричный капкан. Скверное качество капканов только отпугивает от них промышленников.

Разработкой хорошей конструкции капкана до сих пор никто вплотную не занимался.

Пушные конторы и Союзпушнина получают груды писем с жалобами на плохое качество капканов.

Десятки заседаний и совещаний созывались по вопросу о конструкции капкана, разрабатывались модели и чертежи, а дальше все эти материалы хоронятся в дебрях Союззаготпушнины.

В магазинах же и в 1939 году продолжают продавать плохие двухпружинные капканы.

Что представляют собой двухпружинные капканы, изготовляемые на заводе им. Сталина и на других заводах, известные в продаже под марками Прумп, Павмурмет № 5, 3, 2, 0?

Единственная конструкция капкана, выпускаемая этими заводами, обладает столькими недостатками, что промышленники пользуются этими капканами, только переделав их. От капканов отнимают одну пружину, крестовину заменяют рамочной станиной, насторожку заменяют жильными силками, капкан снабжается якорем из оленьего рога и вертлугом. Одним словом от фабричного капкана остаются только «рожки да ножки». От него используется только пружина и дуги, причем если на последних есть зубья, то они спиливаются.

Ясно, что производство таких капканов нужно прекратить. Дешевле будет снабжать промышленников одними пружинами и дугами, исключив непроизводительные затраты на штамповку насторожки, тарелочки, крестовины, а также на сборку капкана.

Нам нужно как можно скорее начать выпускать хорошие, полноценные капканы. Недооценка такой простой вещи, как капкан, слишком дорого стоит, так как примитивные орудия лова сильно портят шкурки.

Капканы обязательно должны быть

---

[1] Терлецкий, П. Е. «Пушной и охотничий промысел», Советский Север, 1931, № 7—8.



Промышленник вынимает песца из пасти

снабжены цепями с вертлугами и якорями, так как без этих принадлежностей капканы не могут быть полноценными орудиями лова. Кроме того, к сильным капканам, например к медвежьим, необходимы ключи для насторожки.

* * *

Чтобы наладить массовое производство высококачественных капканов, следовало бы при некоторых наших крупных заводах открыть специальные цеха, которые бы исключительно изготовляли капканы всевозможных конструкций и номеров. При этом они должны широко использовать опыт наших промышленников, пожелания специалистов, а также технику и конструкции американских фирм.

Такие же цеха или большие мастерские необходимо построить в городах: Архангельске, Мурманске, Якутске, Салехарде, Владивостоке, Красноярске и в других центрах, непосредственно связанных с пушным промыслом.

Заводам, изготовляющим двухпружинные капканы, нужно поддерживать тесную связь с научно-исследовательскими учреждениями, занимающимися вопросами пушного промысла, так как их советы могут оказать большую помощь при массовом производстве капканов.



Стадо оленей

Г. БОРОВИКОВ

Агроном Игарского Горземотдела

ОВОЩЕВОДСТВО В СОВХОЗЕ «ПОЛЯРНОМ»



В резолюции XVIII съезда партии по докладу тов. Молотова о дальнейших задачах сельского хозяйства сказано о необходимости создания вокруг крупных городов картофельно - овощных и животноводческих баз, обеспечивающих полностью снабжение этих центров овощами, картофелем и, в значительной степени, молоком и мясом.

Игарка — самый крупный из городов на Енисейском Севере. Здесь находятся большие лесозаводы. Игарка — большой порт, в который направляются грузы, идущие Северным морским путем на Енисейский Север и откуда вывозится лес.

Как же обстоит дело с созданием сельскохозяйственной базы вокруг Игарки? Там имеется совхоз «Полярный» (созданный Управлением Севморпути). В незначительной степени овощеводство развивается в колхозах Игарского района.

Совхоз «Полярный» почти ровесник г. Игарке. В 1929 г. рождается заполярный портовый город Игарка. В 1930 г., в $2^1/_2$ км от Игарки на небольшом острове реки Енисея создается и совхоз «Полярный». Его назначение — снабжать население нового города свежими овощами и мясо-молочными продуктами.

Прошло девять лет. Город рос, в нем появились заводы, мастерские, клубы, театр, школы, детсады, больницы. Население Игарки возросло с 200 чел. в 1929 г. до 18 000 чел. в 1938 г.

А как же рос и развивался за это время совхоз? Как справлялся он с поставленными перед ним задачами?

Совхоз «Полярный» был организован в 1930 г., но свою производственную деятельность начал с 1931 г. В то время здесь были созданы следующие отрасли хозяйства: полеводство, тепличн-парниковое хозяйство, молочное животноводство и свиноводство.

Важнейшей задачей для Крайнего Севера является развитие полеводства (открытый грунт). Приведем данные о посевных площадях за прошлые годы по совхозу (табл. 1).

Таблица 1

Показатели	Годы								
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939 (план)
Вся площадь посева (в га)	17	34	80	97	72	74	79	71	101,5
В том числе под овощами	1	2	14	13	8	10	7	9	20
В том числе под картофелем	16	20	29	31	10	14	28	29	40
В том числе под проч. культурами	—	12	37	53	54	50	44	33	41

Приведенные цифры говорят о том, что полеводство совхоза развивается плохо. Темпы роста, присущие г. Игарке, не находят отражения в совхозе.

Каковы же причины этого? Быть может, у совхоза не было подходящих земель для освоения, или руководители совхоза хотели, не расширяя площадей, получать большие урожаи с

единицы площади? Обратимся к фактам.

За совхозом числится большая земельная территория, почти 13 500 га. Таких по качеству земель, какие сейчас находятся под пашней, наберется не менее 500—600 га, не считая отделения «Полой», где земли несравненно лучше и плодороднее. Таким образом, территория не лимитировала развитие полеводства.

Урожайность культур до 1938 г. в совхозе стояла на низком уровне и не каждый год повышалась. Вот о чем говорит таблица урожайности по главнейшим культурам и овощам (табл. 2).

Таблица 2

Годы	Культуры (в центн. с га)					Средний урожай всех овощей	Валовой сбор всех овощей открытого грунта
	карто-фель	капуста	репа	брюква	овес на зеленый корм		
1932	15	50	23	—	—	свед. нет	свед. нет
1933	25	29	30	34	—	»	»
1934	5	50	13	12	—	»	»
1935	39	39	9	51	—	33	267
1936	59	6,7	23	53	32	36	325
1937	46	5,7	8	6,4	26	13	87
1938	50	112	38	81	147	72	664
1939 (план)	80	95	85	100	155	86,7	1 752
Средний урожай за четыре года (1932—1935) по Игарскому опытному пункту	134	90	131	238	—	—	—
Урожай по Игарскому опытному пункту 1938 г.	170	429	356	385	—	—	—

Подлое охвостье троцкистко-бухаринских бандитов, засевшее в свое время в совхозе, усиленно тормозило развитие полеводства, старалось дискредитировать идею развития земледелия на Енисейском Севере и лишить население г. Игарки свежих овощей. Враги народа вели полеводство совхоза к краху. Урожай овощей из открытого грунта в 1937 г. составил всего 13 центнеров с га, а весь валовой сбор — 87 центнеров.

Возможность получения хороших урожаев овощей в Игарском районе, не уступающих урожаям южных районов Красноярского и других краев СССР,— блестяще доказана работами Игарского Опытного пункта (ныне Игарская комплексная с/х опытная станция), существующего при совхозе «Полярный» с 1932 г.

Урожай овощей, полученный Опытным пунктом, виден из таблицы 3.

Таблица 3

Культуры	Средний урожай за 4 года (1932—1935 гг.)	Урожай 1938 года
Брюква	238	385
Репа	131	356
Кольраби	128	229
Редька зимняя	78	179
Редис	107	241
Капуста белокочанная	90	429
» краснокочанная	—	53
» цветная	—	148
Свекла	—	181
Морковь	—	150
Картофель	134	170



Парниковое хозяйство совхоза «Полярный»

Между рам видны свернутые рогожные маты, которыми парники накрываются на ночь и в холодную погоду.

Работами Опытного пункта и практикой работы колхозов и совхоза доказана полная возможность произрастания овощей в Игарском районе. Это опровергает вредительскую «теорию» о невозможности успешного развития овощеводства на Енисейском Севере.

Органами НКВД враги народа из совхоза и района изъяты. К руководству совхозом поставлены новые люди. Усилиями рабочего коллектива совхоза, при энергичной поддержке местных партийных и советских организаций, полеводство совхоза в 1938 г. выведено из прорыва.

На тех же землях, при той же оснащенности, при тех же материальных условиях в 1938 г. совхоз получил не плохие результаты, как по урожайности, так и по валовым сборам. Если до 1938 г. максимальный урожай капусты с одного га в совхозе составлял 50 цент., то в 1938 г. эта цифра поднялась до 112 цент. Урожай всех овощей с одного га в 1938 г. составил 72 цент., а в прошлые годы максимальный урожай был 36 цент. с га. В 1938 г. совхозом с открытого грунта собрано столько овощей, сколько их было собрано за 3 предыдущие года вместе взятые (664 цент.).

Однако эти результаты недостаточны для 1938 г., который был благоприятен для сельского хозяйства в Игарском районе. План, утвержденный Главным управлением Севморпути на 1938 год по сбору овощей и по урожайности, совхозом выполнен, примерно, на 80%. При правильном агротехническом ведении хозяйства, совхоз в 1938 г. мог бы не только выполнить свой план, но и перевыполнить его.

Урожаи культур, полученные Игарским опытным пунктом на своих полях, расположенных рядом с полями совхоза, говорят о том, что совхоз не сумел использовать всех условий для получения более высоких урожаев.

В частности, очень плохие результаты получены совхозом по картофелю и турнепсу. В этом сказалась совершенно недопустимая недооценка новым руководством совхоза элементарных правил агротехники. Картофель сажали неправильно, плохо яровизировали, недостаточно обрабатывали перед посевом почву, слабо и неравномерно ее унавоживали и т. д. А ведь под картофелем и турнепсом в 1938 г. было занято около 60% всей посевной площади совхоза.

Положительные по сравнению с прошлыми годами результаты полеводства 1938 г.— это только скромное начало. Возможности для расширения полеводства и повышения урожайности культур у совхоза есть. Нужна только большевистская работа, нужно настойчивое желание выполнить возложенные на совхоз задачи.



Открытое поле кольраби в районе Игарки

Совхозу необходимы органические удобрения. Почвы совхоза, как и вообще на Крайнем Севере, бедны питательными веществами и перегноем. Без органических удобрений совхоз не сможет получать хороших урожаев.

Необходимые питательные вещества совхоз может получить как в собственном хозяйстве, так и в близлежащей Игарке. Навоз, жижа и фекалии, отбросы, мусор, торф, мох, печная зола и сажа,— все это есть и в Игарке и в самом совхозе.

Совхозу нужно серьезно заняться агротехникой и, в частности, надлежащей предпосевной обработкой почвы. Для овощей, например, необходима тщательная и глубокая ее обработка. Руководством совхоза эти требования совершенно игнорировались. Почва под турнепс, например, даже элементарно не была подготовлена. Результаты, конечно, получились плачевные, урожай турнепса — мизерный.

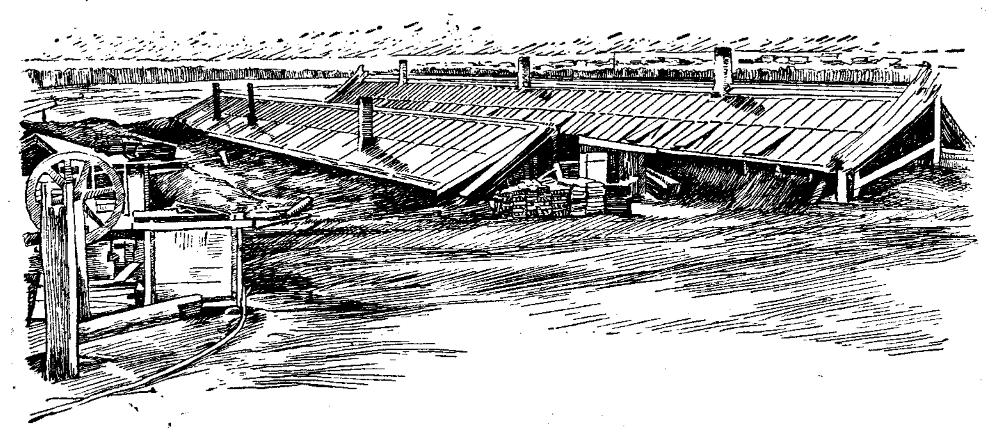
Необходимо покончить с недооценкой зяблевой пахоты. План ее в 1938 г. совхозом не выполнен. Из 47 га, предусмотренных планом, вспахано только 28. План не выполнен не потому, что у совхоза не было возможности это сделать, а оттого, что директор совхоза т. Шульц почему то считает, что зяблевая пахота для Заполярья — еще сомнительный агротехнический прием. Около 80% овощных культур и картофеля поэтому посажено в 1939 г. по весновспашке, т. е. на недостаточно подготовленной к посеву почве. Это несомненно снизит урожай 1939 г.

Пора также перейти к углублению пахотного слоя почвы. Вспашка на 15—16 см недостаточна для овощей. Ее нужно довести до 18—20 см.

Совхозу необходимо установить севооборот, включив в него многолетние травы, землеустроить свои поля, навести на них порядок, составить организационный план развития совхоза. Он существует уже 8 лет, а производит такое впечатление, как будто совхоз только что организовался. На его полях нет правильного чередования культур, без которого полеводство нельзя поднять на должную высоту. Продолжая работать без севооборота, совхоз засорит свои поля сорняками, породит болезни растений, истощит почву и не сможет повышать урожайность.

Кроме того, совхозу необходимо организовать свое семеноводство. Нельзя работать на привозном семенном материале, иногда случайном, не приспособленном к климатическим условиям совхоза.

Совместно с Комплексной станцией и Райземотделом, совхозу необходимо



Парники в совхозе «Полярный»

более энергично внедрять посевы овощей в окружающих колхозах и снабжать их семенным материалом, полученном в своем хозяйстве. Уже с 1939 г. совхоз должен снабжать колхозы яровизированным картофелем, рассадой капусты и др. овощей.

Сейчас в совхозе есть три трактора: два колесных ХТЗ и один гусеничный трактор «Сталинец». Колесные тракторы сильно изношены и вообще не пригодны для работы в совхозе. Проводить раннюю обработку неравномерно высыхающей почвы совхоза — колесными тракторами невозможно. Использовать их на транспортных работах также нельзя, из-за сырых дорог летом и глубокого снега зимой. Поэтому колесные тракторы больше стоят, чем работают. Мощный гусеничный трактор «Сталинец» уже около года выведен из строя и бездействует. Для его ремонта нет запасных частей и неизвестно когда они будут. Кроме того и применение «Сталинца» в совхозе ограничено из-за его громоздкости и отсутствия для него прицепного инвентаря.

Совхозу нужны легкие гусеничные тракторы СТЗ-НАТИ. Два-три таких трактора, с соответствующим прицепным инвентарем, на ближайшее время вполне удовлетворят нужды совхоза.

Совхозу необходимо установить тесный деловой контакт с Комплексной сельско-хозяйственной опытной станцией. Надо максимально использовать ее богатый опыт по выращиванию овощей в условиях Игарского района. Агротехнику получения высоких урожаев, разрабатываемую станцией, переносить на поля совхоза. Такого контакта в работах до сих пор нет. Директор совхоза Шульц опытов работы станции по овощеводству не использует. К научно-исследовательской работе станции, проводимой на базе полеводства и животноводства совхоза, он относится пренебрежительно.

Совхозу надо более решительно и энергично изживать последствия вредительства. Газета «Большевик Заполярья» еще летом 1938 г. указывала на недостаточную работу совхоза в этой области. Однако, несмотря на эти сигналы и на значительный период времени, прошедший с тех пор,— совхозом сделано еще мало в этом направлении. Некоторые же факты (срыв планов зяблевой пахоты, силосования кормов, заготовки золы, недостаточная борьба с бруцеллезом, порча кормовой капусты, авария ветродвигателя и пр.), показывают, что последствия вредительства далеко еще не ликвидированы.

* * *

По плану 1939 г. в совхозе предусмотрено расширение площадей открытого грунта с 71 до 101,5 га, т. е. почти в полтора раза; расширение площадей под овощами — с 9 до 20 га, т. е. почти в 2,2 раза и повышение валового сбора овощей с 664 цент. до 1 752 цент., т. е. в 2,6 раза. Для получения такого количества овощей из открытого грунта, совхозу необходимо около 6 000 т органических удобрений (навоза, фекалий, компоста и др.). Совхоз имеет все возможности, чтобы своевременно заготовить эти удобрения.

Расширение посевных площадей и увеличение валового сбора овощей, предусмотренные планом 1939 г., вполне выполнимы.

Какой удельный вес занимают овощи совхоза в снабжении населения Игарки овощами?

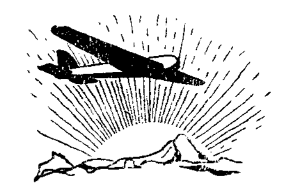
Валовые сборы овощей открытого и закрытого грунта в совхозе «Поляр-

ном» составляли в 1935 г.—346 цент., в 1936—423 цент., в 1937—195 цент., в 1938 г.—888 цент. Валовые сборы 1935—1937 гг. были явно занижены, поэтому остановимся на данных 1938 г.

Если распределить 888 цент. овощей на 18 000 населения — то получится около 5 кг на душу населения в год. Если сюда добавить еще около 500-600 цент. картофеля (остальной картофель идет на семена, корм скоту и т. п.) — то получится, что совхоз обеспечивает в год примерно восемью килограммами овощей каждую душу населения г. Игарки. Средняя же душевая норма потребления овощей составляет 120—150 кг в год, т. е. доля совхозовских овощей в снабжении составляет около 7%.

В 1939 г. совхоз запроектировал отпустить населению Игарки 4 500—5 000 цент. овощей и картофеля, что повысит долю совхозовских овощей в снабжении населения до 20—25%. Это будет уже большой шаг вперед. Если принять во внимание, что совхозовские овощи поступают на рынок в свежем виде круглый год, то очевидным станет то огромное значение, какое приобретает работа совхоза в деле снабжения овощами населения г. Игарки.

Темпы развития совхоза «Полярный», намеченные на 1939 г., необходимо в ближайшем будущем усилить с таким расчетом, чтобы к концу третьей пятилетки население г. Игарки полностью было бы обеспечено местными овощами, не прибегая к их завозу.



Л. МЕТЛИЦКИЙ

ОПЫТ ПЕРЕВОЗКИ СВЕЖИХ ОВОЩЕЙ В АРКТИКУ



Выращивание овощей в Арктике из-за сурового неблагоприятного климата большею частью возможно только в защищенном грунте: в парниках и теплицах. Опыт Сельско-хозяйственного Управления Главсевморпути по организации парниково-тепличного хозяйства на некоторых полярных станциях (остров Диксон, бухта Тикси, бухта Провидения) показал полную возможность и целесообразность выращивания салата, шпината, огурцов, помидоров и др. Правда, стоимость этих овощей еще очень высока, но это объясняется новизной дела.

Какова должна быть конструкция помещений, подбор ассортимента, агротехника в условиях Арктики? Все это мало изучается. Если же эти вопросы разрешить правильно, то стоимость овощей будет снижена. Однако такие овощи, как репчатый лук, чеснок, белокочанную капусту, свеклу, а также картофель, едва ли возможно будет в достаточном количестве выращивать на месте в закрытом грунте. Эти овощи и картофель неизбежно придется завозить из более южных районов.

Завоз овощей в Арктику связан с некоторыми трудностями. Навигация по Северному морскому пути начинается в первых числах июля, к этому времени овощи должны быть уже в портах отгрузки — Архангельске и Мурманске. Между тем даже на юге Союза овощи, за исключением капусты, в первых числах июля еще не созревают. Овощи же прошлогоднего урожая за год сильно портятся, значительно теряют свои пищевкусовые вещества (витамины, углеводы, кислоты) и длительное хранение их при доставке на место уже невозможно. Опыт показал, что до 50%, а иногда и больше, овощей пропадает в пути следования до полярных станций.

Чтобы разрешить вопрос о правильном завозе овощей в Арктику нужно или разработать такую агротехнику, которая бы позволила получать урожай овощей к последним числам июня (в первые годы хотя бы на юге Союза) или удлинить срок хранения овощей до двух лет.

За разрешение этих вопросов взялся по заданию Главсевморпути Институт овощного хозяйства еще в 1936 г.

Основное внимание институт обратил на ускорение созревания овощей, чтобы обеспечить их завоз в Арктику из урожая текущего года. Были проведены специальные посевы лука, чеснока, корнеплодов и капусты в Краснодарском крае с последующей их перевозкой в Архангельск. Краснодарский край занимает первое место в снабжении промышленных центров средней части Союза ранними овощами. Однако, даже в этом крае, для получения лука и чеснока к последним числам июня, понадобилась особая агротехника. Нами был применен посев не весной, а под зиму, что обеспечило получение лука и чеснока уже к 25 июня.

Для лучшего сохранения лука и чеснока после уборки необходимо их просушивать. Обычно такая просушка проводится в поле под навесом, или в хранилище с обогревом, и длится около 15 дней. В наших условиях мы не располагали таким временем для просушки на месте, поэтому ее необходимо было обеспечить во время перевозки лука и чеснока из Краснодара до Архангельска. Для этого лук и чеснок после обрезки ботвы упаковывались в небольшие ящики из планок емкостью около 6 кг. Перевозка производилась в вагонах ледниках, но без льда, с открытыми люками и с приподнятыми щитами от ледяных карманов. В вагоны ящики были уложены по шахматной системе с установкой распорок посредине вагона. Все это обеспечивало усиленную вентиляцию воздуха, в результате чего лук и чеснок в пути следования хорошо просушивались.

Продолжительность перевозки из

Краснодара до Архангельска составляла 10 суток. В Архангельск лук и чеснок прибыли в прекрасном состоянии, нисколько не испортились. Их не пришлось даже перебирать. Овощи в этой же упаковке погружались на пароходы для дальнейшего следования на полярные станции. Последняя партия лука и чеснока была отправлена из Архангельска через месяц, но даже и она не потребовала переборки. Это чрезвычайно облегчило погрузочные операции и способствовало лучшему сохранению овощей в дальнейшем, так как всякие переборки приводят к значительному повреждению овощей.

Капуста при обычных условиях в Краснодарском крае созревает даже к началу июня. Для получения к 25-му июня моркови и свеклы был проведен выборочный сбор. Все эти овощи были упакованы в ящики из планок и отправлены в вагонах-ледниках, но уже с охлаждением, так как просушка их не требовалась. В Архангельск овощи прибыли без порчи.

Всего за 1937 и 1938 гг. было отгружено из Краснодара в Архангельск 40 т овощей: из них 10,1 т лука, 20,3 т чеснока, 4,4 т капусты и 5,6 т корнеплодов (моркови и свеклы).

Эти овощи были направлены на Диксон. Порча овощей за время перевозки от Краснодара до Диксона не превышала 5%, тогда как лук прошлогоднего урожая, отгруженный из Москвы, прибыл на остров Диксон хорошо сохранившимся лишь на 43%.

Качественное состояние овощей прибывших на о-в Диксон, из Краснодарского края, показано в табл. 1 (в средних процентах за два года).

Таблица 1

	Хорошо сохранившийся	Пораженный плесенью	Примечание
Лук	96	4	
Чеснок	95	5	
Капуста	100	—	Требовалось подчистить два верхних листка
Морковь	95	5	Встречалось увядание.
Свекла	95	5	

Таким образом двухлетние опыты свидетельствуют о полной возможности завоза в Арктику свежих овощей урожая текущего года.

Суда, отправляющиеся в арктический рейс до пятого июля, т. е. до поступления овощей из Краснодара, (таких судов очень мало) должны будут снабжаться пока овощами из урожая прошлого года.

В 1936—37 гг. были испытаны два новых метода длительного хранения овощей при опытных перевозках на остров Диксон. Это аутоконсервирование корнеплодов и рентгенизация лука. Оба эти метода были разработаны в Институте овощного хозяйства.

Метод аутоконсервирования корнеплодов заключается в том, что хранение проводится в плотной, «глухой» деревянной таре (ящики, бочки), в которой постепенно накапливается углекислый газ, выделяемый самими овощами. При повышенных концентрациях углекислого газа (5—10%) корнеплоды меньше поражаются заболеваниями, не прорастают, в них замедляется процесс дыхания, а, следовательно и расход питательных веществ, за счет которых осуществляется дыхание. Все это способствует удлинению срока хранения. В настоящее время в Москве на Ростокинском Плодо-овощном комбинате метод аутоконсервирования применяется для хранения моркови в хранилищах.

Однако не для всех овощей можно применять метод аутоконсервирования. Опыт с луком и картофелем дал отрицательные результаты. Объясняется это тем, что ни лук, ни картофель не способны храниться при столь высокой влажности, как корнеплоды. А в ящиках и бочках относительная влажность воздуха превышает 95%.

В июле 1937 г. 3,5 т моркови и свеклы урожая прошлого года были помещены в бочки и отправлены из Москвы в Арктику через Архангельск. На остров Диксон свекла прибыла хорошо сохранившейся на 90,5%, а морковь на 74,5%. Несколько повышенные размеры потерь в опыте с морковью объясняются случайным вскрытием бочек в Архангельске, что естественно нарушило газовый режим.

Второй метод — применение лучей Рентгена для консервирования овощей. Лук рентгенизированный дозой 2 000 ч (ч — единица рентгеновских измерений) и картофель дозой 800 ч, долгое время не прорастали даже будучи высаженными в почву, а задержка прорастания лука и картофеля является основным мероприятием в удлинении срока хранения.

В июле 1936 г. небольшая партия рентгенизированного лука (300 кг) урожая прошлого года была направлена из Москвы в Арктику. Несмотря на крайне неблагоприятные условия (рентгенизация проводилась перед самой отправкой, до Архангельска лук следовал в простом багажном вагоне) лук прибыл на остров Диксон с порчей всего на 4%. Количество проросших луковиц составило 23%. В то же время не рентгенизированный лук еще в июне сильно пророс и к отправке был не пригоден.

В 1937 г. опыт был повторен. На ряду с луком был рентгенизирован и чеснок. Чеснок прибыл на остров Диксон с порчей в 3,1%, прорастание было незначительное и в очень слабой степени.

Таким образом рентгенизация лука и чеснока представляет большой практический интерес при необходимости длительного их сохранения. Хотя консервирующее действие лучей Рентгена совершенно очевидно, вопрос этот все же нельзя еще считать окончательно разрешенным. В настоящее время в Институте овощного хозяйства построен рентгеновский аппарат с возможной рентгенизацией овощей на движущемся конвейере.

В 1938 г., на ряду с перевозкой овощей урожая текущего года, выращенных в Краснодарском крае, была проведена перевозка овощей нового урожая, выращенных непосредственно в Архангельске, в пригородном колхозе.

20 августа на остров Диксон были отправлены 5 т капусты, свеклы, моркови, лука и картофеля. Наибольшую трудность представляет получение к этому сроку в Архангельске репчатого лука. Даже при благоприятных климатических условиях 1938 г., лук пришлось убрать 10 августа невызревшим и подвергнуть его искусственному дозреванию в поле. Все овощи прибыли на остров Диксон в хорошем состояния и без потерь. Несмотря на это, отгрузка овощей урожая нового года, выращенных непосредственно в Архангельской области, в широком масштабе не практикуется.

На основании трехлетних опытов, проведенных в довольно большом объеме, можно считать вопрос завоза свежих овощей в западный сектор Арктики разрешенным. Этот завоз может удовлетворить всю потребность западного сектора в овощах. Для этого необходимо провести ряд мероприятий. Прежде всего завоз овощей в Арктику, в зависимости от срока отгрузки, должен быть дифференцирован. До шестого июля осуществляется завоз овощей урожая прошлого года, зимнее хранение которых должно проводиться в Архангельске. После шестого июля следует отгружать исключительно овощи урожая нового года: до 20 августа — из овощей, выращенных на юге, а после этого срока — выращенных непосредственно в Архангельской области. Исходя из этого, и должен быть построен график завоза овощей в Арктику.

Для зимнего хранения овощей в Архангельске нужно построить специальное овощехранилище. Оно должно обеспечить сохранение овощей из урожая прошлого года до момента навигации, а также овощей урожая нового года, прибывающих из Краснодарского края и пригородных колхозов. Для длительного сохранения корнеплодов уже сейчас может быть широко применен метод аутоконсервирования.

Зимою это хранилище придется обогревать, а летом охлаждать. Это не трудно осуществить и в хранилище деревянного типа. До сих пор прибывающие овощи в Архангельске хранятся при самых неблагоприятных условиях.

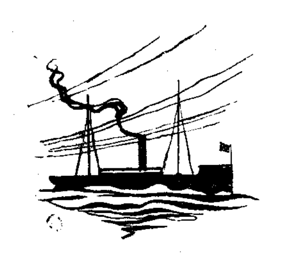
В связи с широкими возможностями завоза свежих овощей урожая нового года, составленные нормы потребления овощей можно значительно увеличить и расширить сортимент. В частности следует испытать перевозку томатов из Краснодарского края, упакованных в торфяной порошок. Отличительная особенность этого упаковочного материала — высокая его гигроскопичность. Поэтому образующиеся при порче отдельных плодов сырые места локализируются, не распространяясь далеко за пределы порченных плодов. Вторым ценным свойством торфа является его абсорбционная способность задерживать в себе углекислый газ, выделяемый плодами. Кроме того применение торфоупаковки предохраняет плоды от механических повреждений. Установлено также, что томаты, так называемой молочной зрелости, хорошо дозревают в торфу и сохраняются в течение 2-3 месяцев. Для упаковки 1 т томатов требуется 50 кг торфа.

Необходимо приступить к строительству овощехранилищей в Арктике. Сейчас на полярных станциях овощи обычно хранят в жилых домах. Однако в будущем, с увеличением завоза овощей, неизбежно встанет вопрос о необходимости сооружения хранилищ, хотя бы на крупнейших полярных станциях. Ведь уже в текущем году потребность одного Диксона (полярной станции и порта) в картофеле и овощах превышает 30 т.

На полярных станциях, по нашему мнению, хранилища должны быть комбинированного типа, т. е. приспособлены для одновременного хранения различных видов овощей и плодов, продуктов их переработки, а также консервов. Следует уже сейчас приступить к разработке технологического проекта такого хранилища.

Если вопрос с завозом свежих овощей в Западный сектор Арктики можно считать в основном разрешенным, то в области перевозок овощей в восточный сектор Арктики (через Владивосток) сделано еще очень мало.

В 1938 г. Правительство дало указание о развитии сельскохозяйственной базы на Чукотке. Однако, в ближайшие годы еще будет потребность в дополнительном завозе овощей из Владивостока. В 1938 г. был проведен опыт перевозки 25 т лука урожая прошлого года из Москвы во Владивосток. Хотя овощи и прибыли в удовлетворительном состоянии, но в будущем такие перевозки едва ли целесообразны. Овощи урожая прошлого года с успехом могут быть сохранены до начала навигации непосредственно во Владивостоке. Сложнее дело обстоит с получением овощей урожая нового года. Из-за дальности расстояния завоз овощей из Краснодарского края отпадает. При соответствующей агротехнике вероятно можно будет в пригородных колхозах Владивостока получить ранний урожай овощей. Опыты в этом направлении следовало бы провести уже в текущем году.





Критика и библиография

Э. КРЕНКЕЛЬ
Герой Советского Союза

«СЕДОВ»

Новая постановка Государственного Центрального Театра Юного Зрителя



Двадцать пять лет назад трагически закончилась жизнь замечательного русского исследователя, начальника экспедиции к Северному полюсу, героического полярника Георгия Седова.

Его славное имя, беззаветная преданность задуманному делу, родине, были преданы забвению. Сатрапы царского правительства не хотели вспоминать о каком-то «кухаркином сыне».

Имя Седова воскресло только при Советской власти, когда его труды и героизм были оценены справедливо и по заслугам.

И вот спустя четверть века на сцене советского театра перед зрителями снова, с начала и до конца проходит волнующая полярная драма, просто и откровенно рассказывающая о хождении по мукам Седова, доказывающего тупоголовым чиновникам целесообразность экспедиции к полюсу. Пьеса рисует картину экспедиции Седова, показывает трагический конец ее, мучения голодающих семей спутников Седова, лживый комитет по подготовке экспедиции, обрекший на гибель самого Седова и его экспедицию на неудачу.

Выпуск в свет этой пьесы и постановка ее — большая заслуга автора т. Подорольского и коллектива Государственного Центрального Театра Юного Зрителя.

В пьесе замечательно то, что она не вымышлена, а построена целиком на документальном материале и рассказах живых участников экспедиции. Автору видимо стоило не малых трудов собрать этот материал, детально разобраться в людях, вскрыть их настоящее лицо и передать все это живым доходчивым словом со сцены театра.

Тов. Подорольский дал театру прекрасное произведение, увлекающее с одинаковой силой и детей и взрослых.

Сидя в зрительном зале, зритель сливается со сценой. Он вместе с Седовым ненавидит чванливых царских чиновников, переживает его неудачи, любит преданных Седову спутников, искренне помогающих делу своего любимого начальника и презирает его врагов, обманывающих его, мешающих осуществлению великого замысла, обрекающих его на гибель.

Величественно звучат слова Седова — «В этом состязании (достижении полюса) участвовали почти все страны и только не было русских, а между тем горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить честь открытия за Норвегией и Северного полюса. Он хочет итти в 1913 г., а мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг».

Седов был настоящий русский патриот, но он не встретил никакого сочувствия со стороны своих высокопоставленных соплеменников, смотревших на него как на «выскочку» и «черную кость». В борьбе за свою идею он был одинок, заранее обречен на неудачу. Это со всей ясностью вскрыл в пьесе т. Подорольский.

Хорошо в ней показана вся предательская роль пресловутого «комитета» по организации экспедиции к полюсу, фактически являвшегося частной лавочкой, в которой грели руки всякие нечистоплотные дельцы типа жадного и бесчестного представителя комитета Белавенца. Ярко показана подлая роль агента охранки ветеринара Кушакова.

Уходя из театра, особенно сильно ощущаешь, как далеко мы ушли от тех злосчастных времен, как прекрасна наша настоящая жизнь.

Уверен, что эту пьесу с большим интересом встретят самые широкие круги советских зрителей — особенно детвора. Пьеса этого вполне заслуживает.

* * *

В 1912 г. Георгий Седов, предприняв смелую попытку проникновения к полюсу, стал жертвой прямого предательства. Не достигнув цели, он умер на далекой арктической земле — острове Рудольфа.

В 1937 г. мы, советские люди были первыми русскими, достигшими Северного полюса и осуществившими мечту Седова. Это нам удалось только потому, что нас с любовью снаряжала вся страна, о нас заботился стосемидесятимиллионный народ, Советское правительство и наш вождь товарищ Сталин.

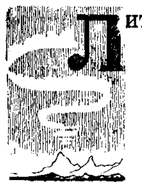
Мечта Седова стала действительностью, как и многие другие великие идеи русских ученых, отвергнутые при царизме.



А. МИНЕЕВ

АРКТИКА В КРИВОМ ЗЕРКАЛЕ

В. БРОУНШТЕЙН «Ермак во льдах». Издательство Главсевморпути, 1938 г. Отв. редактор Д. В. Грибакин. Тираж 10 000 экз., объем 15 печатных листов, цена 8 руб.



Литература об Арктике заслуженно пользуется успехом у Советского читателя. Всякая книжка, показывающая Арктику, вышедшая на наш книжный рынок, независимо от того, большая она или малая, находит своего читателя и буквально расхватывается.

Этот повышенный интерес к Арктике объясняется тем, что за последние какие-нибудь десять лет советские люди под руководством нашей большевистской партии, друга, учителя и вождя народов товарища Сталина, сделали в Арктике так много, что вся предыдущая история попыток завоевания ее ни в какое сравнение итти не может.

Этот период времени насыщен событиями, часто имеющими мировой интерес, иногда коренным образом меняющими наши представления о старушке-земле. В этих событиях, ярко, как нигде, показано величие нашего народа, нашей родины и ее сынов.

Мы не должны, однако, допускать, чтобы за счет повышенного интереса советского читателя к Арктике протаскивалась в литературу всякая обывательская болтовня и другого рода вредный вздор, в расчете на то, что читатель все прочтет.

В среде арктических работников иногда встречаются люди, случайно попавшие в Арктику. Возвращаясь на материк, они считают своим долгом оповестить мир о своих «исключительных приключениях», о «чрезвычайных трудностях», которые им или их спутникам пришлось претерпеть, и о прочей так называемой «арктической экзотике», имеющей у нас презрительный эпитет «развесистой клюквы». Эти, с позволения сказать, литераторы размазывают по страницам своих плохих книг много неграмотного вздору и чуши, стараясь уверить нашего читателя в особенной «страшности» Севера, в «необыкновенности» людей, работающих там, искажая действительное положение вещей. Многое, действительно интересное из пережитого и виденного ими, приобретает крайне отрицательную форму самохвальства и «необыкновенщины».

К такого рода «литературе» относится книга В. Броунштейна «Ермак во льдах». Она производит удручающе убогое впечатление. Читатель, знающий Арктику,— читая эту книгу, будет справедливо негодовать. Читатель, не знающий Арктики, будет недоумевать. У него сложится явно неблагоприятное мнение об Арктике, показанной в книге, как бы в кривом зеркале.

Книга, насколько нам известно, была написана давно. К ней было дано предисловие плававшим в то время на «Ермаке», ныне разоблаченным врагом народа. К тому времени, как книга была сверстана, пришлось писать новое предисловие и переделывать ее. Но она стала немногим лучше. Имя врага народа устранено только формально, по существу же оставлены эпизоды, где он действует, его имя заменено другими обезличенными званиями. Таким образом автор контрабандным путем расхваливает врагов народа.

Со страниц книги преблагополучно смотрит целая группа арестованных врагов. Все они разоблачены задолго до выхода книги в свет. У редакции была полная возможность всю эту вражескую компанию из этого произведения убрать.

Книга насквозь пропитана подхалимством. Например, капитан Воронин у автора — это какой-то прозорливец, необъятно заботливый, необычайно предусмотрительный и до энтузиазма любимый не только командой «Ермака», но и командами других судов. Это какой-то «чудо-богатырь», увидеть которого

советские люди считают за счастье (стр. 12, 64, 98, 103, 116, 122 и т. д.).

В то же время капитан Воронин непредусмотрительный, несерьезный человек, занимающийся пустяками, устраивает ледоколом погоню за медведицей с медвежатами, да еще с форсировкой льда (стр. 18—20), отпускает шлюпку в море без компаса и люди чуть было не заблудились в тумане (стр. 80—81). Подходя к отмелым берегам на ледоколе, «случайно» вспоминает о необходимости измерить глубину (стр. 127). Отправляясь на экскурсию на о. Петра для постройки знака, забыл воду, кружки и т. д. (стр. 139) и т. д.

А. М. Лавров беспрерывно выступает в книге в роли полярной энциклопедии, все время напоминает, что двадцать лет тому назад он плавал в этих местах на ледокольном пароходе «Таймыр». Что делал на «Ермаке» Лавров, по книге не видно, известно, что он гидрограф и только. У читателя может сложиться впечатление, что он болтун и бездельник, хотя автор и пытается показать его, как очень важную фигуру. Фактами это не подтверждено совершенно. Вся книга перегружена хвалебными эпитетами о нем, но оснований для них читатель не найдет. Не зная Лаврова, нам трудно судить, таков ли он, как его дает автор, или это оскорбительная фантазия Броунштейна. Такие же дифирамбы поются капитану Миловзорову и другому начальствующему составу «Ермака» и других судов, с которыми встречался «Ермак».

Матросов и кочегаров автор почти совершенно не показывает за работой на палубе, у топок или на других участках ледокола. Зато есть несколько страниц, в которых они выведены в сатирическо-издевательском тоне. Чего стоит сцена «в парикмахерской» (стр. 96—97). В этой сцене кочегар Синицын показан типичным персонажем из сатир М. Зощенко, да и язык автор позаимствовал у Зощенко: «Чихать я хотел на твой атавизм. Я, может быть, жениться собираюсь. Может быть мне невеста заказала вернуться с бородой». Зощенко наделял этим языком различную обывательскую шушеру. К советским же рабочим, колхозникам, интеллигентам такой язык не пристал. В данном случае он отзывает издевкой. А дальше по автору получается, что матросы допускают прямое издевательство над своим товарищем, чуть было не завершившееся дракой. Я плавал несколько раз в Арктике на наших кораблях, в том числе и на «Ермаке», но такого отношения к товарищу не встречал. Это клевета на наш судовой состав.

Не менее издевательски показан один из механиков «Ермака», правда, без упоминания имени, в сцене, озаглавленной «Необычайный пассажир Сталинграда» (стр. 109—110). На страницах 206—207 в издевательском тоне выведен метеоролог «Аркадий Петрович», в качестве самодовольного и глупого прорицателя погоды. Этот эпизод явно сочинен автором для издевки, так как на «Ермаке» плавал синоптик Дзердзеевский. В начале книги автор сам об этом говорит, значит метеорологу не было надобности предсказывать погоду.

«Арктическая» неграмотность автора невероятно велика. По его утверждению в природе стали наблюдаться совершенно необычайные явления. Метеоры выглядят какими-то взбесившимися. В полярный день вдруг наступает тьма и поэтому люди гибнут у самого дома (стр. 16). Туман беспрерывно стоит, висит, плывет и т. д., часто даже при штормовых ветрах. Идет дождь, снег и одновременно «висит» туман. Дует штормовой ветер, а на море мертвая зыбь. Ночи там, по уверению автора, столь темны, что люди на палубе натыкаются друг на друга (стр. 212), а ведь палуба-то освещена электрическими лампами. Температура за несколько часов перемещения судна к северу упала с — 3° до —12° (стр. 208, 208, 210). «Сквозь стеклянную крышу машинного отделения льется белый свет... полярной ночи» (стр. 64). А ведь дело происходило летом. И — масса другого вздора...

Животный мир Арктики тоже какой-то неправдоподобный. Оглушенная рыба бьется на льду, медведица ухитряется нести на себе по два медвежонка сразу, уходя от погони. Медведь приходит к кухне, стучит в окно кухни, повар убивает его и тут же готовит «рагу» из медведя с ранее начищенной картошкой (стр. 38). Моржи ведут себя как пьяные. К тому же вместо ластов у них почему-то появились плавники, как у рыб (стр. 129—130); моржи неожиданно усвоили привычки гренландского тюленя (стр. 171), моржата резвятся на земле и почему-то они вдруг, вопреки собственной природе, побелели, и т. д. и т. п.

Неодушевленные предметы ведут себя тоже противно всем законам природы. Сухопутный самолет «У-2» вдруг приобрел свойство амфибии и спокойно садится на волны неспокойной реки. Камень на морозе твердеет

до того, что почти не поддается бурению (стр. 45). Дымовые трубы издают возгласы и т. д.

Работать в Арктике по мнению автора — одно удовольствие, это — какой-то курорт. По уверениям автора на острове Диксон работают только четыре часа, вопреки всем законам Советской власти. Для большей убедительности автор дает выдержку из приказа нач. острова т. Боровикова (стр. 221), а остальное время суток — это сон, приемы пищи, отдых и культурное времяпрепровождение.

Язык книги ужасен, этимология и синтаксис русского языка для автора, да и для редактора, тоже являются книгами за семью печатями.

Ледокол, как это ни странно, имеет «туловище», (стр. 61). Корма превратилась в «кромку» (тут же), «годовалый, двухлетний лед преграждает путь «Ермаку» (стр. 62). «Они меняли курс на ходу» (стр. 115). Разве можно изменить курс стоя?.

Можно было бы без конца цитировать аналогичные перлы автора.

Исторические факты перемещены во времени, некоторые перевраны. Читателю трудно разобраться, когда начинается описываемое событие, когда оно кончается.

Мы не перечислили и половины ошибок, вранья, невежества в этой книге.

Мы, полярные работники, должны быть особенно требовательны в вопросах описания Арктики и людей, работающих в ней. Мы должны особенно строго оценивать результаты наших усилий по освоению Северного морского пути. Нам много дано партией и правительством, наши люди, наша работа окружены заботой и вниманием товарища Сталина. Мы должны быть достойны этой заботы и внимания и высоко держать звание полярного работника.

Нужно окончательно закрыть доступ в литературу всяким халтурщикам, пишущим об Арктике. Только при этом условии будет возможно правильно показать и рассказать советскому народу о тех великих делах, которые делаются на далеком Севере посланцами партии и правительства.

● ● ●

От редакции: Вследствие неточной редакции статьи Б. Иванова «К предстоящей арктической навигации» (журнал «Советская Арктика» № 3) получается впечатление, что профессор Н. Н. Зубов виновен в том, что у нас незначителен состав молодых прогнозистов, что не ведется работа по воспитанию и развитию молодых кадров.

Редакция считает это неправильным и приносит извинение Н. Н. Зубову.

Художеств.-технич. редактор **М. А. Перельман**

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 8/V—19/VI 1939 г. Подписано к печати 8/VII 1939. г. Бум. 70×108 см. 6¾ печ. л. (11 авт. л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита Б—5292. Зак. тип. 595. Тираж 10000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10.

Советская Арктика

№ 6 ● ИЮНЬ ● 1939 г.

СОДЕРЖАНИЕ